

## Onsdagen den 12 maj

Kl. 10.00

*Trafikpolitiken*

§ 1 Justerades protokollet för den 4 innevarande månad.

§ 2 Föredrogs och hänvisades  
Redogörelse  
1975/76:24 till utrikesutskottet

§ 3 Föredrogs men bordlades åter  
konstitutionsutskottets betänkande 1975/76:52  
socialförsäkringsutskottets betänkande 1975/76:41  
utbildningsutskottets betänkande 1975/76:31  
näringsutskottets betänkanden 1975/76:51, 52 och 55  
civilutskottets betänkande 1975/76:28

§ 4 Föredrogs och bifölls interpellationsframställningen 1975/76:179.

## § 5 Trafikpolitiken

Föredrogs trafikutskottets betänkande 1975/76:18 med anledning av motioner angående den statliga trafikpolitiken, m. m.

I detta betänkande behandlades motionerna

1975/76:235 av herr Henmark (fp) och fru Nilsson i Kristianstad (c), vari hemställts att riksdagen beslutade anhålla hos regeringen att utfärda föreskrift om skyldighet för SJ att, innan förändring skedde i trafikutbudet beträffande järnvägs- och bussförbindelser, samråda med berörda kommuner, så att en samhällsekonomiskt godtagbar lösning kunde förebringas.

1975/76:236 av herr Olsson i Järvsö m. fl. (c),

1975/76:273 av fru Andersson i Hjärtum (c) och fru Göthberg (c),

1975/76:275 av herr Magnusson i Kristinehamn m. fl. (vpk), vari föreslagits

1. att riksdagen uttalade sig för ett prioriterings- och genomförande-program avseende såväl åtgärder på mycket kort sikt som åtgärder vilkas genomförande krävde en längre tidsperiod samt hos regeringen hemställde att sådana genomförandeprogram och normer för desamma blev skyndsamt utarbetade, varvid ett kort-sikt-program exempelvis borde innefatta

a) ett påbörjande av utbildning av trafikpersonal redan före utgången av år 1976,

b) omedelbar översyn av rådande brister i destinationsskyltningen resp. ett åtgärdande av sådana brister, varvid motsvarande åtgärder även skulle gälla högtalarutrop,

c) att lokala och regionala ledningar för de kollektiva trafikföretagen och representanter för handikapporganisationer borde bilda samrådsgrupper med uppgift att verka för åtgärdsprogrammets snara förverkligande,

2. att riksdagen beslutade att staten borde träda in med ett ekonomiskt ansvar för åtgärdsprogrammets förverkligande, varvid för detta syfte på tilläggsstat skulle uppföras ett förslagsanslag för beviljande av lokala och regionala anslagsansökningar enligt av regeringen närmare utfärdade normer,

1975/76:327 av fru Tillander m. fl. (c),

1975/76:368 av fru Hambræus (c) och fru Fredrikson (c),

1975/76:386 av herr Ahlmark m. fl. (fp), vari hemställdes att riksdagen hos regeringen begärde förslag som syftade till att göra allmänna färdmedel tillgängliga för handikappade,

1975/76:422 av herr Hermansson m. fl. (vpk), vari såvitt nu var i fråga (yrkandena 1–2, 3 delvis och 4) föreslagits att riksdagen beslutade

1. att för sin del uttala att ett ställningstagande från riksdagens sida till förslag om nedläggningar av s. k. trafiksvaga bandelar avvisades i avvaktan på uppdragandet av allsidigt grundade riktlinjer för samhälls-ekonomiska bedömningar av SJ:s trafikverksamhet,

2. att hos regeringen hemställa om att nya initiativ togs till taxenedsättningar inom SJ:s trafikområde, i syfte att därigenom öka SJ-andelen inom landets trafik- och transportområde,

3. att jämväl, såvitt nu var i fråga, hos regeringen hemställa om förslag till vidgade statsbidrag till kommunernas kollektivtrafik, innefattande även driftbidrag,

4. att motionens synpunkter i övrigt gavs regeringen till känna,

1975/76:496 av fru Jonäng m. fl. (c),

1975/76:498 av fru Marklund (vpk) och herr Lövenborg (vpk), vari såvitt nu var i fråga (yrkandet 2) föreslagits att riksdagen beslutade att hemställa hos regeringen att avtal träffades med SJ om att under en försöksperiod på ett år sänka gällande taxor för person- och godsbefordran på bandelarna Övertorneå–Karungi och Gällivare–Arvidsjaur samt på godsbil- och busslinjen Pajala–Övertorneå med 50 % och att i övrigt kraftigt förbättra servicen,

1975/76:601 av fru André m. fl. (c).

Nr 123

Onsdagen den  
12 maj 1976

---

*Trafikpolitiken*

1975/76:613 av fru Oskarsson m. fl. (c), vari hemställtts att riksdagen hos regeringen skulle anhålla att statens järnvägar fick i uppdrag att utrusta tågen med handikappvänliga vagnar,

1975/76:618 av herrar Torwald (c) och Jonsson i Alingsås (fp),

1975/76:619 av herr Wååg m. fl. (s),

1975/76:798 av herr Danell (m),

1975/76:801 av herr Gustafsson i Säffle (c),

1975/76:802 av herrar Jonsson i Alingsås (fp) och Karl Bengtsson i Varberg (fp), vari såvitt nu var i fråga (yrkandet I) föreslagits att riksdagen skulle besluta att hos regeringen anhålla om att den påskyndade de pågående trafikutredningarna så att riksdagen snarast kunde presenteras ett samlat trafikpolitiskt program där samhällsekonomi, miljön och trafiksäkerheten var de dominerande inslagen,

1975/76:809 av fru Wigenfeldt (c) och herr Raneskog (c),

1975/76:810 av fru Wiklund m. fl. (c, m, fp), vari föreslagits att riksdagen vid sin behandling av propositionen 1975/76:100, bilaga 8, hemställde att regeringen medgav att statsbidrag till lokal kommunal flygtrafikservice fick utgå till kommuner i fjällområdet efter i princip samma grunder som gällde för statsbidrag till olönsam lokal busslinjetrafik på landsbygden.

1975/76:1518 av herr Ahlmark m. fl. (fp), vari såvitt nu var i fråga (yrkandena 1 a–e, 1 g, 1 h såvitt avsåg stimulans till inrikes sjöfart, 1 i, 2 och 3) hemställtts

1. i vad avsåg trafikpolitikens utformning att riksdagen gav regeringen till känna vad som i motionen anförts beträffande riktlinjerna för trafikpolitiken, varvid särskilt borde beaktas kraven på

a) en trafikpolitisk ramhushållning utan snärjande detaljregleringar av trafiken.

b) större hänsyn till energi- och miljökrav och till en regionalpolitisk målsättning.

c) en trafik i samverkan mellan olika trafikslag, där väg-, järnvägs- och sjötransport kompletterade varandra och inte spelades ut mot varandra, varvid särskild uppmärksamhet borde ägnas åt systemtransport, enhetslastteknik och terminalverksamhet,

d) en rättvis avvägning av kostnadsansvaret mellan olika trafikslag,

e) en ny inriktning av SJ:s politik och en omstrukturering av dess

Onsdagen den  
12 maj 1976

*Trafikpolitiken*

taxesystem i syfte att möjliggöra en gynnsammare utveckling av verksamheten.

g) väl utbyggd kollektivtrafik,

h) såvitt nu var i fråga stimulans till inrikes sjöfart,

i) prövning av luftfartens roll i en samordnad trafik,

2. i vad avsåg snabba åtgärder i fråga om järnvägstrafiken att riksdagen hos regeringen begärde att omedelbara åtgärder vidtogs för att öka järnvägarnas konkurrenskraft innebärande bl. a.

a) försök med prissänkningar på vissa sträckor,

b) införande av ett särskilt rabattsystem med nedsatta priser på tåg-förbindelser som nu hade stor ledig kapacitet,

c) chartervagnar i tåg,

d) förbättrad service för passagerarna.

3. att riksdagen gav regeringen till känna att förberedelsearbetet för införande av snabbtåg borde påskyndas.

1975/76:1522 av herrar Andersson i Nybro (c) och Fransson (c),

1975/76:1523 av herrar Andersson i Nybro (c) och Svanström (c),

1975/76:1527 av herr Boo m. fl. (c),

1975/76:1530 av herr Clarkson m. fl. (m), vari hemställdes att riksdagen hos regeringen begärde sådana tilläggsdirektiv till trafikpolitiska utredningen att denna även omfattade luftfartens inkl. allmänflygets förhållanden,

1975/76:1533 av herr Danell (m),

1975/76:1537 av herr Fransson m. fl. (c),

1975/76:1538 av herr Fransson m. fl. (c, s, m, fp),

1975/76:1540 av herr Fälldin m. fl. (c), vari såvitt nu var i fråga tyckandet 1) hemställdes att riksdagen godkände de riktlinjer som i motionen angetts för trafikpolitiken.

1975/76:1543 av herr Gustavsson i Alvesta m. fl. (c), vari hemställdes att riksdagen skulle besluta att en vid primärt centrum belägen flygplats med reguljär linjetrafik och utrustad för jettrafik samt med minst 14 000 passagerare per år skulle fr. o. m. budgetåret 1976/77 på framställning av kommunen vara statlig primärflygplats.

1975/76:1544 av herr Hallgren m. fl. (vpk),

1975/76:1548 av herr Hovhammar (m),

1975/76:1549 av herr Hovhammar (m), vari hemställt att riksdagen hos regeringen skulle anhålla om att länsflygplatsen i Växjö klassades som s. k. primärflygplats.

1975/76:1559 av herr Johansson i Stockholm (c) och fru Söder (c),

1975/76:1567 av fru Jonäng m. fl. (c),

1975/76:1570 av herrar Karlsson i Mariefred (c) och Sundkvist (c),

1975/76:1573 av herr Larsson i Staffanstorp m. fl. (c, m, fp) såvitt nu var i fråga (yrkandena 2 och 3),

1975/76:1576 av herrar Lindahl i Hamburgsund (fp) och Jonsson i Alingsås (fp) såvitt nu var i fråga (yrkandena 1 och 2),

1975/76:1585 av herr Magnusson i Nennesholm m. fl. (c), vari hemställt

1. att riksdagen som sin mening gav regeringen till känna vad i motionen uttalats angående fortsatt persontrafik på järnvägslinjen Vaggeryd-Jönköping.

2. att riksdagen hos regeringen skulle anhålla om förslag angående utökade skyldigheter för SJ att lämna information till andra samhällsorgan.

3. att riksdagen hos regeringen skulle anhålla om förslag angående samordning av den regionala trafikplaneringen och SJ:s verksamhet.

1975/76:1586 av herr Magnusson i Tanum m. fl. (s).

1975/76:1587 av herr Mattsson i Skee m. fl. (c),

1975/76:1588 av herr Nilsson i Agnäs (m),

1975/76:1589 av fru Nilsson i Sunne m. fl. (s).

1975/76:1592 av herr Nilsson i Växjö m. fl. (s), vari hemställt att riksdagen beslutade att en vid primärt centrum belägen flygplats med reguljär linjetrafik och utrustad för jettrafik samt med minst 14 000 passagerare per år skulle fr. o. m. budgetåret 1976/77 på framställning av kommunen vara statlig primärflygplats.

1975/76:1594 av herr Nygren m. fl. (s),

1975/76:1595 av herrar Nyhage (m) och Magnusson i Borås (m).

1975/76:1598 av herr Olsson i Järvsö m. fl. (c), vari hemställt att

riksdagen hos regeringen skulle anhålla att den i samråd med trafikföretagen skyndsammast genomförde ett åtgärdsprogram för ökat resande med kollektiva trafikmedel enligt vad som i motionen angivits.

1975/76:1601 av fröken Pehrsson m. fl. (c), vari hemställts att riksdagen hos regeringen begärde förslag på grundval av utredningens rörande det allmänna kommunikationsväsendets anpassning till de handikappades behov – HAKO-utredningen – förslag Handikappanpassad kollektivtrafik (SOU 1975:68).

1975/76:1602 av herr Persson i Heden (c).

1975/76:1606 av herr Petersson i Röstånga m. fl. (fp, c).

1975/76:1607 av herrar Pettersson i Örebro (c) och Karlehagen (c).

1975/76:1618 av fru Sundström m. fl. (s), vari hemställts att riksdagen beslutade ge regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av regler vid nybeställningar av allmänna kommunikationsmedel i syfte att få dem bättre anpassade till de handikappade.

1975/76:1619 av herr Svanström (c).

1975/76:1623 av herr Westberg i Ljusdal (fp), vari föreslagits att riksdagen gav regeringen till känna vad som i motionen anförts

1. om sammanställning och tillgodogörande av erfarenheterna av den ökning av järnvägstrafiken som ägde rum under år 1974.
2. om behovet av bättre service på järnvägsområdet.
3. om en mer aktiv marknadsföring i fråga om järnvägsresandet.

1975/76:2022 av herr Bohman m. fl. (m), vari såvitt nu var i fråga (yrkandena 1, 6 och 7) föreslagits att riksdagen skulle

1. uttala att trafikpolitiken i största möjliga utsträckning borde styras av fri konkurrens och prisbildning under beaktande av regionalpolitiska förutsättningar samt miljö- och trafiksäkerhetskrav.

6. ge regeringen till känna att SJ skulle få direktiv att överlämna trafik tillstånd, därest tillståndet inte utnyttjades, till företag som åtog sig att upprätthålla sådan trafik i enlighet med yrkestrafikförordningens bestämmelser.

7. hemställa att regeringen genom klara och entydiga rättsregler fastställde ansvarsområden för olika trafikmedel i enlighet med vad i motionen 1975/76:1979 anförts.

1975/76:2134 av herr Ekinge (fp) såvitt nu var i fråga (yrkandet 2) och

1975/76:2143 av herr Hermansson m. fl. (vpk), vari hemställdt att riksdagen hos regeringen begärde en plan för långsiktig utbyggnad av järnvägs- och kollektivtrafiknätet till dess fulla tekniska och ekonomiska kapacitet.

**Nr 123**

Onsdagen den  
12 maj 1976

---

*Trafikpolitiken*

Utskottet hemställde

1. att riksdagen med anledning av motionerna 1975/76:235, 1975/76:422, yrkandet 1, 1975/76:802, yrkandet 1, 1975/76:810, 1975/76:1518, yrkandena 1 a–c, 1 g och 1 i, 1975/76:1530, 1975/76:1540, yrkandet 1 såvitt nu var i fråga, 1975/76:1543, 1975/76:1549, 1975/76:1585, yrkandena 2 och 3, 1975/76:1592, 1975/76:1623, 1975/76:2022, yrkandet 1, och 1975/76:2143 samt med avslag på motionen 1975/76:422, yrkandet 4, som sin mening gav regeringen till känna vad utskottet anfört rörande riktlinjer för den framtida trafikpolitiken och luftfartens roll häri samt rörande nedläggning av olönsamma bandelar och järnvägsstationer. m. m.,

2. att motionen 1975/76:618 inte föranledde någon särskild åtgärd från riksdagens sida.

3. att motionerna 1975/76:601, 1975/76:1548, 1975/76:1573, yrkandena 2 och 3, 1975/76:1585, yrkandet 1, 1975/76:1595, i vad avsåg bandelarna Ulricehamn–Gånghester och Borås–Varberg, 1975/76:1602, 1975/76:1607 och 1975/76:1619 inte föranledde någon särskild åtgärd från riksdagens sida,

4. att motionen 1975/76:1576, yrkandena 1 och 2, inte föranledde någon särskild åtgärd från riksdagens sida,

5. att motionerna 1975/76:1518, yrkandet 1 h i vad avsåg stimulans till inrikes sjöfart, och 1975/76:1544 inte föranledde någon särskild åtgärd från riksdagens sida,

6. att riksdagen skulle avslå motionen 1975/76:801.

7. att motionerna 1975/76:1588, 1975/76:1589 och 1975/76:1594 inte föranledde någon särskild åtgärd från riksdagens sida.

8. att riksdagen med anledning av motionerna 1975/76:422, yrkandet 2, 1975/76:1518, yrkandena 2 och 3, 1975/76:1540, yrkandet 1 såvitt nu var i fråga, och 1975/76:1598 som sin mening gav regeringen till känna vad utskottet anfört rörande de i motionerna upptagna frågorna om SJ:s verksamhet, investerings- och taxepolitik m. m.,

9. att riksdagen skulle

- a. avslå motionen 1975/76:1523,
- b. avslå motionen 1975/76:368,
- c. avslå motionen 1975/76:498, yrkandet 2,
- d. avslå motionen 1975/76:273,
- e. avslå motionen 1975/76:809,

10. att riksdagen skulle

- a. avslå motionen 1975/76:1533,
- b. avslå motionen 1975/76:1606,

- c. avslå motionen 1975/76:798,
- d. avslå motionen 1975/76:619.
- 11. att riksdagen skulle
  - a. avslå motionerna 1975/76:1570 och 1975/76:2134, yrkandet 2,
  - b. avslå motionerna 1975/76:1538 och 1975/76:1586,
- 12. att motionerna 1975/76:236, 1975/76:496, 1975/76:1522 och 1975/76:1537 inte föranledde någon särskild åtgärd från riksdagens sida,
- 13. att riksdagen skulle avslå motionen 1975/76:1527,
- 14. att motionerna 1975/76:1567 och 1975/76:2022, yrkandena 6 och 7, inte föranledde någon särskild åtgärd från riksdagens sida,
- 15. att motionen 1975/76:1587 inte föranledde någon särskild åtgärd från riksdagens sida,
- 16. att motionerna 1975/76:327, 1975/76:422, yrkandet 3 i vad avsåg driftbidrag till kommunernas kollektivtrafik, och 1975/76:1559 inte föranledde någon särskild åtgärd från riksdagens sida,
- 17. att riksdagen med anledning av motionerna 1975/76:275, 1975/76:386, 1975/76:613, 1975/76:1601 och 1975/76:1618 som sin mening gav regeringen till känna vad utskottet anfört om de i motionerna upptagna frågorna rörande handikappanpassad kollektivtrafik.

#### Reservationer hade avgivits

##### beträffande nya riktlinjer för den framtida trafikpolitiken

1. av herrar Mellqvist, Lindahl i Lidingö, Hjorth, Hugosson, Rosqvist och Östrand (samtliga s) som ansett att utskottet under 1 bort hemställa att riksdagen, med anledning av motionerna 1975/76:235, 1975/76:422, yrkandena 1 och 4, 1975/76:802, yrkandet 1, 1975/76:810, 1975/76:1518, yrkandena 1 a-e, 1 g och 1 i, 1975/76:1530, 1975/76:1540, yrkandet 1 såvitt nu var i fråga, 1975/76:1543, 1975/76:1549, 1975/76:1585, yrkandena 2 och 3, 1975/76:1592, 1975/76:1623, 1975/76:2022, yrkandet 1, och 1975/76:2143, som sin mening gav regeringen till känna vad reservanterna anfört rörande riktlinjer för den framtida trafikpolitiken.

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

att riksdagen med bifall till motionerna 1975/76:422, yrkandena 1 och 4, samt 1975/76:2143 och med avslag på motionerna 1975/76:235, 1975/76:802, yrkandet 1, 1975/76:810, 1975/76:1518, yrkandena 1 a-e, 1 g, och 1 i, 1975/76:1530, 1975/76:1540, yrkandet 1 såvitt nu var i fråga, 1975/76:1543, 1975/76:1549, 1975/76:1585, yrkandena 2 och 3, 1975/76:1592, 1975/76:1623, och 1975/76:2022, yrkandet 1, som sin mening gav regeringen till känna vad reservanten anfört rörande riktlinjer för den framtida trafikpolitiken.

3. beträffande järnvägsfrågor i övrigt samt taxefrågor m. m. av herrar Mellqvist, Lindahl i Lidingö, Hjorth, Hugosson, Rosqvist och Östrand (samtliga s) som ansett att utskottet under 8 bort hemställa

att riksdagen skulle avslå motionerna 1975/76:422, yrkandet 2. 1975/76:1518, yrkandena 2 och 3. 1975/76:1540, yrkandet 1 såvitt nu var i fråga, och 1975/76:1598.

4. beträffande sänkning av gällande taxor för person- och godsbe-  
fordran på bandelarna Övertorneå-Karungi och Gällivare-Arvidsjaur, m. m.  
av herr Magnusson i Kristinehamn (vpk) som ansett att utskottet under  
9 c bort hemställa

att riksdagen skulle med bifall till motionen 1975/76:498, yrkandet  
2, som sin mening ge regeringen till känna vad reservanten anført rörande  
de i motionen föreslagna försöken med taxesänkningar på bandelarna  
Övertorneå-Karungi och Gällivare-Arvidsjaur, m. m.,

5. beträffande handikappanpassad kollektivtrafik av herr Magnusson  
i Kristinehamn (vpk) som ansett att utskottet under 17 bort hemställa

att riksdagen med anledning av motionerna 1975/76:275, 1975/76:386,  
1975/76:613, 1975/76:1601 och 1975/76:1618 som sin mening gav re-  
geringen till känna vad reservanten anført om de i motionerna upptagna  
frågorna rörande handikappanpassad kollektivtrafik samt om medelsan-  
visning härför på tilläggsbudget.

Herr HJORTH (s):

Herr talman! De trafikpolitiska frågorna väcker alltid stort intresse i riksdagen, där utskottet även i år haft ett mycket stort antal motioner att behandla. Detta intresse möter vi också som riksdags-, landstings- och kommunalmän, var helst vi träffar människor på möten och konferenser eller mera privat. Trafikpolitiken ägnas även stor uppmärksamhet i dagstidningarna och i facktidsskrifter av olika slag. Det är naturligt, eftersom trafiken, och närmast då tillgången till goda kommunikationer, är något som berör människans vardag och som påverkar hennes miljö. Särskilt starkt accentueras detta för dem som bor i glesbygd och med långa avstånd till arbete och service. Bilismen är även beroende av goda och bra underhållna vägar, en bra trafikrytm osv.

Många har klagat på 1963 års trafikpolitiska beslut och angett det såsom orsak till dagens besvärliga situation. Beslutet innebar dock flera fördelar i form av borttagande av krångliga bestämmelser och en liberalisering på flera områden. Man förutsåg då inte den kraftiga urbaniseringen med på många håll vikande befolkningsunderlag och den starkt framväxande privatbilismen. Kostnadsansvarets utformning har också lett till icke önskade effekter på fördelningen av trafikmedel. Undan för undan har behovet av ett mera samhällsekonomiskt synsätt på trafiksektorn vuxit fram, och mer och mer har det stått klart att en omprövning måste ske av 1963 års trafikbeslut.

En samordning och styrning av utvecklingen på trafikområdet har också känts angelägen. För den skull har flera olika utredningar tillsatts och arbetat under förutsättningen att åstadkomma bättre planering för

ett väl fungerande transportsystem. Flera av dessa utredningar har framlagt sina förslag som nu är föremål för översyn inom kommunikationsdepartementet. Grunden kan man säga är lagd i och med den regionala trafikplaneringen, där länsstyrelserna inventerat och kartlagt trafikbehovet samt framlagt sina förslag till planering av trafiken.

Vid sidan av denna övergripande planering har pågått en omfattande sektorsplanering med synpunkter på utbyggnader och förbättringar av skilda slag.

Sålunda har kommittén för den långsiktiga vägplaneringen framlagt sitt betänkande, som även hunnit remissbehandlas. I två departementspromemorior har redovisats förslag till särskild planeringsordning för hamnväsendet och flygplatsväsendet. Den trafikpolitiska utredningen avlämnade sitt delbetänkande hösten 1975, innehållande bl. a. förslag rörande SJ:s marknads- och taxeförhållanden, SJ:s trafiksvaga bannät samt godstrafiken på landsväg. Kollektivtrafikutredningen föreslår åtgärder för att förbättra den kollektiva trafikens framkomlighet i de större tätorterna och den s. k. HAKO-utredningen har lagt fram förslag till åtgärder för en väsentlig förbättring av de handikappades trafiksituation. Bl. a. föreslår den ett ramprogram för anpassningsåtgärder avseende färdmedel, terminaler och närmiljö samt för forskning och utveckling och försöksvis införande av riksfärdtjänst. Vidare föreslår utredningen att det samordnade ansvaret för de kollektiva trafikmedlens handikappanpassning skall åvila den av trafikpolitiska utredningen föreslagna trafikplaneringsnämnden. Periodkortsutredningen har haft till uppgift att pröva frågan om regionala rabattkort.

En utvärdering pågår nu i kommunikationsdepartementet på grundval av dessa utredningars arbete, och meningen är att en trafikpolitisk proposition skall framläggas i år. Med hänsyn till detta ansåg de socialdemokratiska ledamöterna i trafikutskottet att det inte denna gång fanns anledning att mera i detalj gå in på en behandling av förslag och yrkanden i de olika motionerna. Vårt förslag vann ej gehör vid utskottets behandling, och det är anledningen till att vi nu har två socialdemokratiska reservationer. Jag vill understryka att det inte är fråga om nonchalans eller undervärdering av de förslag och synpunkter som kommit fram i motionerna, utan att vi anser att dessa detaljdiskussioner kan sparas tills propositionen ligger på bordet. Vi har därför nöjt oss med att i reservationen nr 1 göra några uttalanden av mera allmän och principiell innebörd.

I reservation nr 3 utvecklar vi vår principiella syn på järnvägsfrågorna i övrigt, och herr Rosqvist kommer senare under debatten att bl. a. beröra järnvägens roll i trafikförsörjningen. I reservationen nr 1 understryker vi att riktlinjerna för det trafikpolitiska handlandet måste utgå från ett samhällsekonomiskt synsätt. Inte minst behovet av en mera markerad energihushållning ställer stora krav på samordning och styrning av de olika trafikmedlen för rationellare kommunikationer.

Vi betonar också att transportresurserna skall medverka till en utjäm-

ning av de sociala och ekonomiska skillnaderna mellan olika delar av landet och mellan olika grupper av människor. Oftast kommer de boende i glesbygden i kläm då det sviktande trafikunderlaget tvingat fram en utglesning av trafikmedlen samtidigt som människornas närservice försvunnit. Det är särskilt de äldre och ensamboende som drabbats av detta.

Det föreligger nu ett allsidigt underlag för en kommande trafikpolitisk proposition. Vi understryker härvid angelägenheten av en samlad redovisning för de regionala trafikplanerna och de transportmönster som växt fram i anslutning till detta planeringsarbete. Vi anser att riktlinjer bör framläggas för hur den regionala trafikplaneringen skall bedrivas. Det är av särskild vikt att dubbelinvesteringar undviks och att konkurrensaspekten tonas ned till förmån för lösningar som ger rationell arbetsfördelning och ett tillfredsställande kapacitetsutnyttjande. Vi önskar befrämja utvecklingen av den kollektiva trafiken, göra den mera attraktiv och därigenom utjämna ekonomiska och sociala skillnader mellan olika grupper av människor. Därvid bör de handikappades situation speciellt uppmärksammas.

Flera av de krav som framställts i motionerna kommer att övervägas i den trafikpolitiska propositionen, och vi förutsätter att de i görligaste mån blir tillgodosedda. Till övriga förslag och yrkanden blir det anledning att återkomma när propositionen har framlagts.

Men eftersom luftfartens roll i trafikpolitiken inte närmare berörs i vår reservation, vill jag ändå säga att flyget självklart har en betydelsefull uppgift att fylla i den interregionala trafiken. Som jag tidigare erinrat om föreligger förslag till särskild planeringsordning för flygplatserna, där behovet av nylokaliseringar och utbyggnader föreslås bli tillgodosett med beaktande av den regionala utvecklingsplaneringen och den fysiska riksplaneringen. I fråga om de i motionerna framlagda önskemålen om att vissa flygplatser skall få ställning som statliga primärflygplatser har ju luftfartsverket hos regeringen begärt att lönsamhetsbedömningarna skall ses över. Verket anser att dessa frågor måste bedömas även från regionalpolitiska och samhällsekonomiska synpunkter och att det ankommer på andra statliga organ och på kommunala myndigheter att göra detta. Glädjande är att konstatera att chartertrafiken på Sturup har ökat genom de stimulansåtgärder som satts in.

Jag vill med det anförda, herr talman, yrka bifall till reservationerna 1 och 3 och i övrigt bifall till trafikutskottets hemställan.

Herr MAGNUSSON i Kristinehamn (vpk):

Herr talman! I utskottets betänkande pekas särskilt på det livliga utredningsarbete som kännetecknat det trafikpolitiska området under de senaste åren. Vi har gjort samma påpekande i vår motion nr 422 till riksmötet 1975/76. Men vi har också sagt att när en del av dessa utredningar nu har lagt fram sina förslag och dessa har varit eller är föremål för remissbehandling finns det all anledning att partierna i riksdagen inte bara ger sin syn på trafikpolitiken i stort i likhet med tidigare år

utan också kommenterar de utredningsförslag som är lagda och som man har synpunkter på. Enligt vår uppfattning borde det vara till fördel för regeringen i dess propositionsskrivande.

I det här sammanhanget kan man väl bara beklaga att den utredning som spelar en rätt väsentlig roll för trafikpolitiken, den s. k. periodkortsutredningen, ännu inte har redovisat sitt slutgiltiga förslag. Det är nu med en viss otålighet som man avvaktar detta förslag, och givetvis också den trafikpolitiska propositionen, som det nu under en tid har talats om. Vi från vpk har i våra tidigare motioner ofta framhållit att vi hela tiden varit motståndare till det som kallas 1963 års trafikpolitik och den konkurrensmentalitet som låg i det beslutet. Nu talas emellertid alltmer om planering och styrning i trafikpolitiken. Alla partier är väl inte beredda att acceptera det; i varje fall understryker moderaterna i sin motion att trafikpolitiken även fortsättningsvis i största möjliga utsträckning bör styras av fri konkurrens och prisbildning.

Vpk har i sin kritik av den nuvarande trafikpolitiken framhållit att det är tveksamt om den verkligen gör skäl för sitt namn. Vad vi därmed menat är att den övergripande målsättningen varit vagt och oklart formulerad, att några styrningsmekanismer inte har funnits utan att det i stort sett varit fråga om en anpassning till den framstormande bilismen.

Riksrevisionsverket gör sig i sitt remissvar över de olika utredningarna till tolk för samma tanke. Verket säger att "förekomsten av en trafikpolitik har hittills haft en liten inverkan på transportsektorns faktiska utveckling. I stället har den tekniska utvecklingen – framför allt fordonsutvecklingen – varit avgörande för transportsystemets utseende. Planeringen inom transportsektorn har byggt på hittillsvarande trender och därmed inneburit en anpassning till denna utveckling."

Riksrevisionsverket framhåller också att behovet av en aktiv trafikpolitik med faktiska möjligheter att påverka transportsystemets framtida utformning har förstärkts. Det motsvarar väl ungefär vad vi menar när vi kräver brytning med den marknadsfilosofi som präglar 1963 års trafikpolitik och en ökad planering och styrning av de trafikpolitiska åtgärderna.

Det av trafikpolitiska utredningen föreslagna inrättandet av en central trafikplaneringsnämnd har i det här sammanhanget ett särskilt intresse. Det är ett förslag som fått ett övervägande positivt mottagande. Utredningen har för sin del sagt att nämnden i första hand skall ha anvisnings- och utredningsuppgifter i anslutning till den fortsatta regionala trafikplaneringen. Den avses vidare bereda frågor som hänger samman med trafiksvaga bandelar liksom med tillståndsfrågor för den yrkesmässiga landsvägstrafiken. Frågan är väl ändå om inte den här nämnden borde få en starkare ställning än vad utredningen förutsatt. Den borde få en central uppgift i den övergripande trafikplaneringen och bli det organ som övervakar trafikpolitiken med utgångspunkt i samhällets intressen.

Det område där det verkligen finns utrymme för planerings- och styr-

ningsåtgärder är ju när det gäller relationerna mellan trafik på landsväg och järnväg. Vi har för vår del sagt att ett viktigt inslag i den trafikpolitiken som är grundad på samhällsekonomiska överväganden måste vara att föra över trafik från landsväg till järnväg. Vi har krävt ett program med detta syfte. Ett sådant program skulle, menar vi, kunna innehålla åtgärder för t. ex. inskränkning av långtradartrafiken, där goda möjligheter finns till utnyttjande av järnväg och en sänkning av fordonslängden till 18 meter. Enligt prognoserna skall de långväga lastbilstransporterna öka dubbelt så snabbt som det totala transportarbetet. Järnvägens andel skall minska från 62 % år 1970 till 40 % år 1990. Lastbilarna skall öka både vad gäller andel och volym. Detta är en utveckling som skulle få negativa följder inte bara från miljö- och trafiksäkerhetssynpunkter utan även då det gäller energihushållning och samhällsekonomi i dess helhet. Det är mot denna bakgrund som man har att ta ställning.

Trafikpolitiska utredningen har inte uttryckt sig så kategoriskt som vi har gjort i våra motioner, men däremot har utredningen angett ett perspektiv som innefattar ett från samhälleliga synpunkter ökat utnyttjande av järnvägen. Det är väl ingen hemlighet att direkta regleringsåtgärder därvid har diskuterats i utredningen. Vad man stannat för är emellertid att jämsides med ett förslag om införande av en speciell tariff för standardlaster i linjetrafik – fram och åter – föreslå en sänkning av högsta tillåtna längden för fordon och fordonståg från 24 till 18 meter. Utredningen menar att åtgärderna på taxesidan vid SJ och i fråga om fordonslängden skall komplettera varandra och ge en förstärkt effekt.

Från detta förslag gäller vissa undantag. De rör lastbilstransporter av rundvirke liksom lastbilstransporter över huvud inom stödområdet. Dessutom förutsätts att dispens skall erhållas för långt och odelbart gods. Man kan alltså säga att förslaget som sådant är ganska moderat. Trots detta har det inte särskilt tilltalat moderaterna. De har bättre förståelse för åkerinäringen och stora delar av näringslivet som fört en våldsam kampanj mot förslaget. Våldsamma prishöjningar skulle bli följden av detta, har man sagt. Kostnadsökningar på 30 % har nämnts. Men också andra röster har gjort sig hörda inom näringslivet. De menar att längdbegränsningen inte alls kommer att få dessa konsekvenser.

I det här resonemanget är det väl inte möjligt att helt gå förbi kostnadsansvarsproblematiken, som f. n. utreds. Enligt SJ betalar t. ex. en 24 meters lastbil med hänsyn till den allmänna prisutvecklingen reellt sett i dag inte mer än drygt 50 % av vad som betalades 1955. Om man betraktar förslaget om 18 meter som en pålaga för landsvägstrafiken, tycker jag man bör ha detta med i bilden. Det här förslaget har varit det mest uppmärksammade av utredningens förslag, och jag tycker för min del att det skulle vara intressant att veta vilken ståndpunkt partierna har i denna fråga. På vilket ben står de borgerliga egentligen?

Det är klart att om man får till stånd en trafikutveckling som för över viss trafik ifrån landsväg till järnväg, så ställer detta ökade krav på SJ:s resurser. Skall järnvägen spela en grundläggande roll i trafik-

systemet och öka sin andel av den i sin tur ökande totala volymen tunga långväga transporter, så är en successiv men dock relativt snar upprustning av SJ:s tekniska och personella resurser nödvändig. Detta gäller såväl linjekapacitet som rullande materiel och personal. Trafikpolitiska utredningen pekar på att inemot hälften av SJ:s personal uppnår pensionsåldern under nu löpande tioårsperiod fram till år 1984. Nyrekrytering och utbildning måste nu ske kontinuerligt och i ökande omfattning, om SJ skall motsvara de krav som framtiden ställer på företaget.

Ett i verklig mening omfattande forsknings-, utvecklings- och tillverkningsarbete inom den kollektiva transportsektorn i stort kan enligt vår uppfattning vara en positiv faktor i många avseenden. Vi har bl. a. pekat på detta i våra sysselsättningspolitiska motioner. Vi har sagt att man här skulle kunna initiera en ekonomisk aktivitet som kan medföra många nya arbeten samtidigt som man skapar ett modernt transportväsende. I det sammanhanget kommer naturligtvis SJ i hög grad in.

Trafikpolitiska utredningen har haft i uppdrag att närmare undersöka i vad mån konstruktionen av SJ:s taxor i olika hänseenden är den rätta för att SJ på ett samhällsekonomiskt riktigt sätt skall kunna fullgöra sin andel i trafikarbetet. De förslag som utredningen presenterat innebär i stort att man, som jag förut sade, inför en speciell tariff för standardlasten i linjetrafik, föreslår en sänkning av godstaxan på långa och medellånga avstånd samt ändrar persontaxan så att medellånga och långa resor blir proportionsvis billigare. Dessutom föreslås ett nytt rabattkort, som skulle berättiga till 50 % rabatt för tre tur- och returesor i andra klass och förslagsvis kosta 100 kr.

När det gäller de förslag som i detta avseende lämnats i delbetänkandet har utredningen utgått ifrån oförändrat kostnadsansvar. De framlagda förslagen ligger väl i linje med vad som angetts i utredningsdirektiven. Med hänvisning till vad som sagts om kostnadsansvaret har emellertid ingen ställning i och för sig tagits till taxenivån. Förslag om radikal sänkning av SJ:s taxor för att därigenom föra över trafik till SJ saknas följaktligen.

Naturligtvis skulle det ha varit önskvärt att utredningen kunnat föreslå en ordentlig sänkning av taxorna vid SJ. Vi betraktar nämligen prissättningen på resor och transporter som ett viktigt medel för att påverka trafikutvecklingen. Förhållandet är ju också det att den breda allmänheten uppfattar det som dyrt att resa med SJ. Den förda taxepolitiken har i alltför liten utsträckning medverkat till att föra över trafik från landsväg till järnväg. Utrymme finns. Som generaldirektör Lars Peterson framhållit i ett anförande 1974 ligger fortfarande kapacitetsutnyttjandet för järnvägstrafiken som helhet så lågt som vid 32–33 %. Det innebär att den som tar tåget får betala sin egen plats och ytterligare två platser.

Jag vill än en gång understryka att vi avvaktar vad periodkortsutredningen kan komma med, men det hindrar inte att SJ kan bedriva försöksverksamhet med sänkta biljettpriser. Inte minst när det gäller inlandsbanan vore det intressant med en satsning på lägre biljettpriser.

Såväl i samhällsplaneringen i stort som när det gäller trafikplaneringen har man i hög grad utgått från bilismens behov i vårt land. Investeringarna har satsats på en utveckling av bilismen, på kollektivtrafikens bekostnad. Trafiken är faktiskt ett område där stora investeringar i alldeles ovanligt hög grad styr efterfrågan. Därför är det nu synnerligen viktigt att investeringsverksamheten bedrivs på ett sådant sätt att den gynnar kollektivtrafiken. Det totala persontransportarbetet ökade mellan år 1960 och 1973 med närmare 80 %. Resandet har, för att tala med kommunikationsminister Norling, blivit den snabbast växande sektorn inom den privata konsumtionen. Den här utvecklingen fortsätter utan tvivel. Under denna tid har också privatbilismen ökat sin andel av persontransportarbetet. Inte minst mot den bakgrunden är det nödvändigt att stimulera till investeringar i kollektivtrafikmedel. Vidare måste kollektivtrafiken göras mera attraktiv genom införande av billiga månadskort, bättre tätthet osv.

Kollektivtrafikutredningen har kommit med olika förslag till förbättrade statsbidragsbestämmelser när det gäller byggnationer av olika anläggningar för kollektivtrafik. Detta är givetvis att hälsa med tillfredsställelse. Statsbidrag till underhåll och drift av sådana anläggningar föreslås dock inte, då det tydligen legat utanför utredningens direktiv. Om väsentliga förbättringar skall kunna nås krävs någon form av bidrag till driftkostnaderna för kollektiv tätortstrafik, säger dock utredningen. Dessa frågor har bl. a. tagits upp i vår motion 422. Till detta säger utskottet att man anser frågorna vara angelägna och att de bör ingående prövas i den beredning som f. n. pågår inom regeringens kansli.

Enligt vårt sätt att se måste samhället ta ett ökat ansvar för kollektivtrafiken. Stat och kommun måste betrakta den kollektiva trafiken som en nyttighet och nödvändighet av samma slag som daghem, skolor och sjukhus. Över huvud taget måste detta synsätt prägla de trafikpolitiska åtgärderna, jämsides med en samhällsekonomisk målsättning. Därför ser vi det som positivt och löftesrikt att den trafikpolitiska utredningen slår fast att den samhällsekonomiska målsättningen måste vara den grundläggande för det fortsatta trafikpolitiska utvecklingsarbetet. I ett sådant perspektiv borde då också ligga att de negativa effekter som sammanhänger med bilismens språngartade utveckling måste bekämpas. Bilismens positiva betydelse för många människor behöver därför inte undanskymmas. Enkelt uttryckt måste vi dock få en bättre kontroll över bilismens utveckling.

Herr talman! Med hänvisning till det anförda yrkar jag bifall till reservationen 2.

I vpk-motionen 1544 har frågor som rör sjöfartsproblemen tagits upp. I motionen sägs att kostnadsmissigt är sjötransporter vida överlägsna de transporter som sker inom andra trafikgrenar. En jämförelse med lastbils-transporter utfaller till fördel för sjötransporterna vad gäller både kostnads-synpunkter och t. ex. miljösynpunkter. Vi motionärer vill också se en ökad satsning på godstransporter på de inre vattenvägarna. Vi föreslår att riksdagen

beslutar hemställa om utredning av möjligheterna till en ökad satsning och vidareutveckling av kustsjöfarten, kanaler och övriga inre vattenvägar samt förutsättningarna att utveckla pråmtransporter på kanaler, insjöar och vissa för sådan trafik lämpliga kuststräckor.

Med anledning av bl. a. denna motion erinrar utskottet om att trafikpolitiska utredningen också fått uppdraget att utreda frågan om sjöfartens roll i trafikpolitiken. Motivet för uppdraget var den snabba tekniska utvecklingen på sjöfartsområdet och den betydelse sjöfarten har för vår trafikförsörjning. Utskottet menar vidare att de i motionerna upptagna frågorna måste bli aktualiserade i utredningen. Då jag själv har en viss möjlighet att bevaka de här frågorna i det nämnda sammanhanget har jag böjt mig för utskottets mening i detta fall, åtminstone t. v.

I motionen 275 av mig själv m. fl. tar vi upp frågor som rör kollektivtrafik för handikappade och HAKO-utredningens förslag till lösningar av dessa problem. I likhet med utskottet vill jag gärna framhålla angelägenheten av att man får till stånd en bättre anpassning av kollektivtrafiken till de handikappades behov. Vägen till att nå acceptabla lösningar på de problemen är säkert lång. Desto viktigare är det då att man målmedvetet går in för att genomföra olika program som syftar till anpassning till olika grupper av handikappade. Sådana förslag har ju också framförts av HAKO-utredningen. I vår motion har vi ändå understrukt nödvändigheten av ett prioriterings- och genomförandeprogram där man bestämmer sig för snabbaste möjliga genomförande av åtgärder som rent tekniskt redan nu går att vidta. En sak som man omedelbart borde ta itu med är att utbilda trafikpersonalen i såväl statliga som kommunala och privata trafikföretag i frågor som gäller t. ex. att handskas med rullstolar. Andra handikappfrågor borde också tas upp i detta sammanhang.

Trafikföretagen har till vissa av utredningens förslag visat en positiv inställning, till andra en mera negativ. HAKO-utredningen anser att man genom den av trafikpolitiska utredningen föreslagna trafikplaneringsnämnden skall kunna styra handikappanpassningen. Ansvar för det direkta genomförandet av denna – det gäller även kostnaderna – skall dock ligga på trafikföretagen.

Frågan är om inte detta förhållande kommer att fördröja genomförandet av många viktiga anpassningsåtgärder, som inte anses gå ihop med det företagsekonomiska intresset. Enligt min mening bör staten här ta ett ekonomiskt ansvar. Statliga bidrag bör kunna erhållas för genomförande av handikappanpassade åtgärder. Därigenom borde också en bättre planering av sådana kunna åstadkommas.

Herr talman! Jag yrkar bifall till reservation nr 5.

Herr SVEN GUSTAFSON i Göteborg (fp):

Herr talman! Trafikutskottets betänkande nr 18 behandlar den statliga trafikpolitiken. Men det är inte alla trafikpolitiska problem som tas upp i betänkandet – viktiga frågor har uppskjutits till behandling av nästa riksmöte, under hösten. Det gäller frågan om trafiksäkerhet, som är utom-

ordentligt angelägen. Det gäller frågan om Bromma flygplats, och det gäller också – eftersom vi inte kunde få majoritet för förslaget om behandling i vår – frågan om utbyggnad av Göta kanal.

Andra frågor har redan behandlats, i första hand vägfrågorna. Där hänvisar utskottet till sitt betänkande nr 11, som på de två mest väsentliga punkterna antogs av riksdagen efter sju timmars debatt och lottning.

Sverige har en föredömlig vägplanering men har saknat en rationell vägpolitik. Genom riksdagsbeslutet lades grunden för en sådan politik. Vi skall nu äntligen få ett program för den långsiktiga vägpolitiken, så att vägverket slipper ta till de oekonomiska improvisationer som tidigare tvingats fram på grund av bristande överensstämmelse mellan vägplaner och anslagspolitik.

Riksdagens vägbeslut innebar också att regeringen fick i uppdrag att utnyttja AMS-medel i sådan utsträckning att ingen som vill och kan syssla med vägarbete skall behöva gå arbetslös. Det är regeringen som har ansvaret för att det också blir på det sättet.

Herr talman! Nästa riksmöte skall få förslag till en ny trafikpolitik, och det är sannerligen på tiden. Den nuvarande trafikpolitiken är alltför bristfällig. Den har inte kunnat uppfylla det centrala kravet att landets olika delar skall få en tillfredsställande trafikförsörjning. I glesbygderna är det, som redan nämnts här, stor brist; det är där svårt att få behovet av kollektivtrafik tillgodosett. I de större städerna har kollektivtrafiken inte fått tillräckligt utrymme för att kunna bli ett slagkraftigt alternativ till privatbilen. Jag vill understryka vikten av att man får en så tillfredsställande kollektivtrafik att behovet att använda privatbil i tätorternas kärnor minskas.

1960-talet var ett mycket dystert årtionde för järnvägarna. En ökande andel av godstrafiken fördes över till landsvägarna. SJ medverkade självt till att föra över persontrafik från tåg till landsväg.

Som vi ser det måste den nya trafikpolitiken utgå från sociala, regionalpolitiska och samhällsekonomiska bedömningar. Lika litet som man på det ekonomiska området kan tillåta marknadskrafterna att verka helt oinskränkt, lika litet kan man göra det på det trafikpolitiska området. Liksom det behövs en ramhushållning på den ekonomiska politikens område, behövs det också en trafikpolitisk ramhushållning. Samhället måste ställa upp ramar och garantera en tillfredsställande transportförsörjning.

Men – och det är det viktiga – inom dessa ramar skall trafikutövarna inom de olika trafikgrenarna ha möjlighet att i marknadsmässiga former göra sig gällande efter sina förutsättningar. Detta innebär inte att samhället skall ge sig in och detaljreglera trafiken. Vi vill inte ha någon återgång till det regleringssystem som fanns före 1963 och som förde med sig dålig effektivitet och omfattande byråkrati. De värdefulla inslagen i 1963 års trafikpolitik – konkurrensen, trafik till lägsta möjliga kostnad, frånvaro av detaljreglering beträffande godstransporternas fördelning på olika trafikmedel – måste föras vidare in i den nya trafikpolitiken. Den styrning som från samhällets sida är nödvändig skall ske med generella medel och inte genom dyr och effektivitetssänkande detaljreglering.

Här kommer den moderna tekniska utvecklingen till hjälp. Genom den nya enhetslasttekniken med container, lastpallar och lastflak blir det lätt att flytta gods mellan lastbil och järnvägsvagn. Det är därför alldeles förlegat att spela ut landsväg och järnväg mot varandra och säga att antingen skall godset gå på landsväg eller också på järnväg och att vi måste ha ett invecklat regleringssystem för att det skall bli rätt fördelning. Målsättningen måste i stället vara trafik i samverkan, där konkurrensen inte finns mellan lastbil och järnväg utan mellan olika transportföretag som vart och ett använder sjö-, landsvägs- och järnvägstransporter i de kombinationer som är mest effektiva från samhällsekonomiska synpunkter. Det är den nya synen på trafikpolitiken, och det är angeläget att vi växer ifrån de gamla förlegade ståndpunkterna att spela ut landsväg mot järnväg. Herr Sellgren kommer senare under debatten att vidare behandla just den frågan.

Kommunikationsministern gick tidigare ut med propåer om s. k. räjongbegränsning, dvs. förbud för lastbilar att frakta gods längre än vissa sträckor. Han talade också om möjligheterna att förbjuda transport av vissa varuslag på lastbil. Det var därför nästan sensationellt när de fyra stora riksdagspartierna inklusive socialdemokraterna förra året kunde enas om att säga nej till den tanken. Vpk mälde sig ut och rekommenderade en detaljreglering, och det gör man också i år, som vi hörde av herr Magnusson i Kristinehamn. Utskottet uttalade då, och riksdagen godkände det uttalandet – bakom detta stod alltså de fyra stora partierna – att det inte bör komma i fråga att genom detaljerade regleringsbestämmelser styra över trafiken från landsväg till järnväg utan att samarbetet mellan järnväg och lastbil så långt det över huvud taget är möjligt bör byggas på avtal och inte på regleringar. Vidare var man överens om att snärjande detaljregleringar bör undvikas och att effektiviteten i transportarbetet och kvaliteten på transporttjänsterna bäst främjas genom en i möjligaste mån lika konkurrens mellan trafikmedel och trafikföretag.

I år upprepar utskottsmajoriteten dessa synpunkter, men nu är socialdemokraterna inte med längre. De har skrivit en reservation med egna riktlinjer som de vill att riksdagen skall ställa sig bakom i en hemställan till regeringen.

Från början hade socialdemokraterna den inställningen att eftersom en proposition är aviserad till nästa riksmöte bör alla motioner avslås i avvaktan på den. Den inställningen gick de emellertid ifrån. De vill nu att vissa riktlinjer skall meddelas regeringen, men i dem finns alltså inte förra årets uttalande kvar. Det enda som har någon likhet med förra årets uttalande är att de säger att det finns naturliga förutsättningar för arbetsfördelning och samverkan mellan landsvägs- och järnvägstransport.

Den fråga som jag vill ställa till de socialdemokratiska reservanterna är denna: Står ni kvar vid förra årets nej till detaljregleringar på detta område? Frågan är så mycket mer motiverad som SJ i sitt remissvar på transportpolitiska utredningens förslag till en sådan samverkan var ganska negativt. Därför tycker man att i år skulle ett uttalande här vara t. o. m. mer nödvändigt än förra året för att klart säga ifrån var riksdagen står i det sammanhanget. Jag är tacksam för att få svar på min fråga, för detta kommer

att klarlägga det socialdemokratiska partiets inställning till trafikpolitiken i stort.

Herr talman! Innan jag går in på frågan om järnvägarna, som är det verkliga problembarnet i vår trafikpolitik, skall jag något beröra andra problem som tas upp i betänkandet. Det blir kanske anledning att ytterligare återkomma till frågor som tas upp i de över 50 motioner som behandlas i betänkandet, sedan de motionärer vilkas namn finns på talarlistan har framfört sina synpunkter.

Jag vill emellertid redan nu ta upp luftfartens problem. I fråga om förhållandet mellan SAS och Linjeflyg hänvisar utskottet till det avtal som nyligen träffats och vill avvakta utvecklingen. Inte heller i fråga om charterflyg har utskottet funnit någon särskild hemställan till regeringen vara motiverad just nu.

I fråga om luftfartens problem över huvud taget anser utskottet att dessa bör prövas av trafikpolitiska utredningen eller i annat lämpligt sammanhang. Frågan har ytterligare aktualiserats genom förslag att flygplatserna i Borlänge, Kristianstad och Växjö skall få ställning som statliga primärflygplatser. F. n. uppfyller dessa flygplatser inte de lönsamhetskrav som ställs, men det gör inte heller de flesta av de nuvarande primära flygplatserna. Det kan te sig egendomligt att det finns en mängd flygplatser som inte har bättre lönsamhet än de här nämnda men ändå får räknas som statliga primärflygplatser, under det att flygplatserna i Borlänge, Kristianstad och Växjö inte får göra det. Luftfartsverket har framhållit att en översyn bör göras av nuvarande riktlinjer för lönsamhetsbedömningar, och utskottsmajoriteten vill att riksdagen skall framhålla för regeringen att förslag härom snarast bör föreläggas riksdagen. Det är mycket angeläget.

Tyvärre har reservanterna inte något motsvarande yrkande, men jag hörde av reservanternas talesman, herr Hjorth, att man har förståelse för denna fråga. Även om det inte står i reservationen, hoppas jag att ni är överens med oss om att det är utomordentligt angeläget att det kommer förslag till riksdagen utan dröjsmål; denna fråga får inte förhalas ytterligare.

Jag vill uttrycka min glädje över att utskottet har enats om att begära att arbetet på att få en handikappanpassad kollektivtrafik skall påskyndas och att förslag skall föreläggas riksdagen utan dröjsmål. Utskottet är helt enigt om vikten av att göra allmänna färdmedel allmänna också för dem som är handikappade.

Så kommer vi då till frågan om järnvägarna. Det finns alltför många tecken på att något gått snett inom SJ. SJ:s personal utför ett mycket bra arbete, men företagsledningen är fången i ett doktrinärt tänkande som inte har något med modern företagsekonomi att göra. När t. ex. SJ-chefen ena dagen hotar med att minska sin verksamhet på järnvägsnätet, så att 1 800 anställda inte skulle kunna beredas sysselsättning där, under det att han några dagar senare talar om nyanställningar, så måste det vara något fel. När det kommer klagomål på tågförseningar, som f. ö. verkar att öka, möts de med ett hot från SJ att hålla tidtabellerna hemliga. Det visar att det måste komma till stånd en ändring inom SJ.

Jag kan ta ytterligare ett exempel. När regeringen lagt fram sitt förslag om nedläggning av åtta bandelar, underkände SJ helt departementets beräkningar och gick ut med en lista på 27 ytterligare järnvägslinjer som skulle kunna vara aktuella för nedläggning. Detta åstadkom både oro och ilska över hela landet, och det resulterade i ett stort antal motioner som behandlas i detta betänkande. SJ-chefen visste att han inte skulle kunna få en enda av dessa 27 linjer nedlagd – det var fullständigt klart genom riksdagens och regeringens uttalanden. Men han gjorde ändå denna framställning som en demonstration. Det är inte så en företagsledning skall handla, och det har också kritiserats inte bara här i riksdagen och i dagstidningarna utan även i den fackliga pressen på SJ-området.

Jag vill säga till de ledamöter som motionerat beträffande dessa 27 linjer – herr Nyhage och andra – att utskottet i det fallet haft en mycket lätt uppgift. Vi har sagt att det inte finns något förslag om nedläggning av dessa linjer. Någon nedläggning är inte aktuell. Därför behöver inte de motionerna föranleda någon särskild åtgärd.

Herr talman! Det är självklart att till dess vi fått en ny trafikpolitik kvarstår kravet på att SJ skall bära sina kostnader på affärsbanenätet. Men det får inte innebära att varje liten del av verksamheten, varje kilometer räls eller varje enstaka tåg måste ge överskott, som inte bara omfattar kapitalkostnader inkl. avskrivning på återanskaffningsvärdet utan också vinst. En sådan "atomisering" – om jag får använda det uttrycket – av kostnadsansvaret leder till orimliga resultat.

När SJ nu säger att man bara följer regeringens och riksdagens direktiv, så är detta ett klart felaktigt påstående. Gång på gång har såväl regering som riksdag underkänt SJ:s sätt att räkna, men SJ återkommer, nu senast i en skrivelse av den 30 april, där man begär statsbidrag på 53 milj. kr. för i stort sett ting som regering och riksdag redan har underkänt.

Hur hade det då gått om SJ fått sin vilja igenom? Jo, enligt SJ:s egna uppgifter skulle man för förra verksamhetsåret ha gjort en vinst på ca 400 milj. kr. Det motsvarar ca 20 % på statskapitalet. Det är sådant som man från visst håll brukar kalla för övervinster när det förekommer i den privata verksamheten. Varför skulle då denna stora vinst ha uppkommit? Jo, därför att trafiken ökade så mycket mer än vad SJ hade beräknat.

SJ-ledningen är fången i en förlegad syn, enligt vilken järnvägarna undan för undan skall förlora andel av transportmarknaden. Detta måste ändras.

Det är en skenlösning när SJ tror att man med ett smågnetigt statsbidragstänkande och en kalkylmetodik som förutsätter ett lågt utnyttjande av kapaciteten kan driva en verksamhet på ett företagsekonomiskt riktigt sätt.

Om SJ skall kunna hävda sin ställning krävs att SJ får investeringsmedel, och där har riksdagen visat att den inte bara kritiserar utan också vill ge SJ möjligheter att investera sig ur svårigheterna. I år har riksdagen t. ex. beviljat 30 milj. kr. mer till SJ:s investeringar än vad regeringen föreslog.

För någon vecka sedan diskuterade vi här i riksdagen med kommunikationsministern två andra järnvägsfrågor, där SJ-ledningens felaktiga in-

ställning fick en bjärt belysning.

Den ena frågan gällde de trakasserier som från SJ:s sida förekommer gentemot passagerarna på linjen Borås–Göteborg och därmed på alla linjer där SJ sätter in landsvägsbuss på returren i stället för tåg. Där var kommunikationsministern och jag överens om att SJ handlade fel.

Den andra frågan gällde SJ:s försök att tvinga ut passagerartrafiken på sträckan Göteborg–Alingsås på landsvägen.

Socialdemokraterna i trafikutskottet har haft en svårförklarlig inställning till frågan om vad som på kort sikt kan göras för att rätta till felen och få tågresandet att bli populärt. För två år sedan sade de att det ankommer på SJ:s ledning att vidta de successiva anpassnings- och utvecklingsåtgärderna och att SJ skulle lämnas i fred utan pekpinna från riksdagens sida.

Förra året var dock socialdemokraterna eniga med oss om att riksdagen klart skulle säga ifrån vad som på kort sikt måste göras inom SJ.

Men i år vill man inte vara med längre. Nu rör det sig, säger man i sin reservation, om frågor som naturligen ankommer på SJ:s ledning. Man säger att det givetvis ankommer på SJ självt att närmare överväga åtgärderna.

När nu SJ av doktrinära skäl vägrar detta, vad gör man då? SJ har inte vidtagit de åtgärder för bättre service, chartervagnar i tåg, prissäskningar på vissa sträckor, som riksdagen enhälligt begärde.

Borde då inte socialdemokraterna vara dubbelt angelägna om att säga ifrån? Vad är det som hindrar dem? Tycker de verkligen att förhållandena t. ex. på sträckan Borås–Göteborg skall få fortsätta?

Jag har tidigare sagt till kommunikationsministern att det nu är på tiden att han slår näven i bordet och ser till att SJ följer riksdagens beslut. Eftersom kommunikationsministern på grund av utlandsresa är förhindrad att vara här i dag, skall jag inte närmare gå in på den frågan. Kommunikationsministern vet emellertid vad jag menar.

Med detta, herr talman, ber jag att få yrka bifall till utskottets hemställan på alla punkter.

Herr HJORTH (s) kort genmäle:

Herr talman! Herr Magnusson i Kristinehamn sade att han otåligt väntar på periodkortsutredningen, och även vi från vår grupp väntar oss mycket av den. Vi tror nämligen att det rabattkort för varje län som har nämnts här skulle betyda mycket för att stimulera kollektivtrafiken, vilket är nödvändigt.

Herr Magnusson var också orolig för lastbilstrafikens utveckling. Jag tycker liksom han att SJ bör få en större del av den ökning som man väntar på godstrafikens område. Det rör sig ju om väldiga siffror, och SJ borde alltså få mer av den ökning som bl. a. herr Magnusson talade om. Liksom herr Magnusson anser även jag att exempelvis förslaget om 18 meters fordonslängd allvarligt bör övervägas i sammanhanget. Jag håller gärna med herr Magnusson om att SJ har en stor uppgift att fylla.

Herr Sven Gustafson i Göteborg tog upp vägfrågorna och sade sig vara glad över att AMS-medel skulle föras över till vägverket. I utskottet hade

vi som bekant en annan uppfattning om dessa 200 milj. kr., men jag skall inte här ta upp en ny vägdebatt.

Herr Gustafson sade att den nuvarande trafikpolitiken är bristfällig, och jag kan hålla med om att det finns skäl att ändra på den. Men han glömde att nämna att det under dessa år har hänt en hel del på väg mot en ny trafikpolitik. Vi har exempelvis stödet till de icke lönsamma järnvägarna, det förstärkta statliga stödet till olönsam busstrafik, utjämning av flyg- och teletaxor, transportstöd för Norrland och Gotland, överlastavgifter och kilometerbeskattning av vissa fordon, osv. Sådana saker är också steg på vägen mot en bättre trafikpolitik.

Jag tror inte heller att man kan spela ut landsväg och järnväg mot varandra, utan som vi har sagt behövs det en samverkan. SJ har också i sin trafikpolitik gått in för en sådan mellan rälsbunden och landsvägsbunden trafik.

Det är riktigt, herr Sven Gustafson i Göteborg, att vi förra året i stort sett var ense om utskottets skrivning. Om jag inte minns fel var det bara ett litet stycke som vi socialdemokrater ville ta bort, vilket innehöll en anmärkning mot kommunikationsministern. Men med tanke på den trafikpolitiska proposition som kommer får väl herr Gustafson inte vara förvånad om även vi från vårt håll vill lägga vår syn på den kommande trafikpolitiken. När det gäller den fråga om detaljregleringar, som han speciellt ställde till mig, var vi i utskottet av den uppfattningen att skrivningen skulle utformas så att snärjande detaljregleringar undveks. Och det håller vi fortfarande fast vid.

Herr MAGNUSSON i Kristinehamn (vpk) kort gemmäle:

Herr talman! Herr Sven Gustafson i Göteborg anmärkte att vpk i fjol stod ensamt i utskottet som anhängare av snärjande detaljregleringar.

I 1963 års trafikpolitiska beslut var den fria konkurrensen en hörnsten. Vad har det fört med sig? Jo, en ohämmad utveckling av privatbilismen. Det är bl. a. detta som ligger till grund för den intensiva trafikpolitiska debatt som vi har fått. I det läget har vi mycket svårt att förstå varför man fortfarande trycker på frågor som fri konkurrens osv. i sina skrivningar här i riksdagen. Som den viktigaste målsättningen ser vi en trafikpolitik som tillgodoser regionalpolitiska, sysselsättningspolitiska, sociala och miljöpolitiska krav. För att nå dithän tror vi att man behöver tillgripa styrningsåtgärder. Vi är inte i och för sig motståndare till att man också åstadkommer samverkan mellan landsvägstrafik och järnväg. Men utvecklingen är ändå denna – vilket herr Hjorth var inne på – att lastbilstrafiken har ökat sin andel av trafiken i vårt land. Vi vill alltså i första hand ha till stånd styrningsåtgärder.

Vad som direkt menas med detaljreglerande åtgärder kan naturligtvis diskuteras. Jag är medveten om att det före 1963 års trafikbeslut kanske fanns saker som vi nu inte vill införa. Men om man med detaljregleringar menar sådana saker som t. ex. en minskning av fordonslängden till 18 m. är vi obetingat anhängare av en sådan politik.

Herr SVEN GUSTAFSON i Göteborg (fp) kort genmäle:

Herr talman! Det var inte bara formuleringen "snärjande detaljregleringar" som vi var överens om, utan vi var också överens om att säga att det inte bör komma i fråga att genom detaljregleringsåtgärder styra över trafiken från landsväg till järnväg och att samarbetet mellan järnväg och lastbil så långt över huvud taget är möjligt bör bygga på avtal och inte på regleringar.

Den socialdemokratiska talesmannen i trafikdebatten förra året sade så här: "Samhället måste alltså med andra ord i sin planering beräkna tillräckliga resurser eller ramar för att en tillfredsställande transportförsörjning skall kunna uppnås. Inom dessa ramar bör de olika trafikutövarna ges möjligheter att i marknadsmässiga former göra sig gällande efter sina olika förutsättningar."

Vidare anförde han: "Fjärrtransport av tungt gods bör gå på järnväg – det säger utskottet ifrån – i de fall då de praktiska möjligheterna finns. Det bör också ske i nära samarbete med andra trafikmedel. Men det bör enligt utskottets uppfattning icke komma i fråga att man genom detaljerade regleringsåtgärder styr över trafiken från landsväg till järnväg."

Det var vi alltså överens om. Min fråga är: Står ni socialdemokrater fortfarande för detta? Är det förhållandet att ni inte har tagit upp denna viktiga sak i er principiella reservation bara ett förbiseende? Det är utomordentligt angeläget att få ett besked härom, för det är själva kärnan i hela trafikpolitiken. Anser man det möjligt att få en trafik i samverkan mellan olika transportmedel eller ser man detaljregleringar såsom den enda utvägen?

Herr HJORTH (s) kort genmäle:

Herr talman! Herr Sven Gustafson i Göteborg tycks till varje pris vilja skapa ett motsatsförhållande mellan vår inställning i år och vår inställning i fjol. Men något sådant motsatsförhållande finns inte. Även om vi kanske inte till alla delar gillade formuleringarna i utskottets skrivning, stod vi i alla fall för utskottets hemställan förra året, eftersom vi ansåg det onödigt med reservationer. I år har vi emellertid velat ha vår principiella syn framlagd i en reservation. Därför har vi inte nämnt om några detaljregleringar. Jag håller med om att man bör lösa dessa problem i samverkan mellan olika trafikmedel för att få en välfungerande trafikpolitik i detta land.

Sedan får man överväga vissa åtgärder för att stimulera trafiken. Trafiksäkerhetsmässiga och även andra skäl talar för att de längre godstransporterna till större delen bör överföras från landsväg till järnväg. Även energiskäl talar just nu för att detta bör åstadkommas. Det går nog att lösa problemen genom samordning och samverkan.

I min förra replik hann jag inte säga någonting till herr Sven Gustafson om luftfarten, men också vi anser det angeläget att se över kriterierna för primärflygplatserna.

Herr DAHLGREN (c):

Herr talman! Jag kan instämma i stort i vad utskottets ordförande sagt, och jag vill liksom han beklaga att vi inte har uppnått enighet

i trafikutskottet i år i den här viktiga frågan. I fjol var det möjligt, men i år har den socialdemokratiska delen och vpk särat sig ur den samstämmighet som då rådde. Jag beklagar det därför att kommunikationerna spelar en stor roll i ett lands utveckling. Trafikpolitiken är därför en mycket betydelsefull del av regional- och lokaliseringspolitiken.

Alla är väl överens om att 1963 års trafikpolitik inte har fyllt måttet eller i varje fall inte använts i regional- och lokaliseringspolitiskt syfte. Det krävs en annan grundsyn för att trafiken skall bli ett regionalpolitiskt instrument. Trafiken skall ses i samhällsekonomisk belysning. Miljösynpunkterna måste få en mera framträdande plats. Sociala hänsyn måste tas. Medborgarnas rätt att ha tillgång till trafikservice måste få en mera central plats. I vårt land, som har stor yta per invånare, ställs då naturligtvis särskilda krav på samhällssolidariteten.

Transportekonomiska analyser är i sig själva inte ett tillräckligt kriterium. Man måste se mera på helheten i det som man vill åstadkomma och den nytta trafiken åstadkommer. Nyttan glöms kanske alltför ofta bort, och i stället är det trafikens avigsidor som man diskuterar mera. Den gamla sjövettsregeln som säger att den som seglar för nöje skall väja undan för den som seglar för bröd kan i och för sig vara ett uttryck för hur centern ser på nyttotrafiken, men det innebär naturligtvis inte att det skall finnas flera lastbilar på vägarna än vad som är nödvändigt för att utföra en rationell transport. I det längre perspektivet med ökade transportmängder är det därför en fråga om hur den ökade fraktmängden skall transporteras. Vi tror att en bättre utvecklad trafikteknik kommer att möjliggöra att hela lastbilen, dess släpvagn, lastflaket med last eller container kommer att kunna rullas över på en järnvägsvagn för vidare befordran på långa och lämpliga sträckor.

En sådan utveckling är naturlig, och den bör stimuleras. Det är en fråga om att hitta lämpliga taxesättningar för en sådan samordnad trafik mellan transportföretagen, och det är frågan om ett utvecklat samarbete mellan de olika transportföretagen.

Statens järnvägar har ofta kritiserats för sin stelbenthet och sin uttalade vilja att minska antalet järnvägskilometer. SJ hårdrar riksdagens beslut med en envishet som många gånger leder till konflikter med samhällsorgan som betraktas som transportköpare. Ibland får man intrycket att det är SJ som utför samhällsplaneringen och förändrar samhällsbilden på grund av tillgängligheten till kommunikationer i form av tåg- och busslinjer. Det får naturligtvis inte vara på det sättet. Vi kräver att SJ ökar ansträngningarna att popularisera tågresandet genom ökad service och tåganpassning. Vi tror nämligen att järnvägen har en framtid och att busslinjer måste upprätthållas.

Vi har därför energiskt motsatt oss varje nedläggning till dess att vi fått det material som trafikpolitiska utredningen skulle avlämna. Denna utredning har nu lämnat betänkandet Trafikpolitik – behov och möjligheter. Det är bara att konstatera att utredningen inte ger det underlag som skulle krävas för ett slutligt ställningstagande. Utredningen har ex-

empelvis inte gjort analyser av kommunikationsväsendet från energisynpunkt. Däremot har trafikpolitiska utredningen tagit upp ett annat område som inte låg inom ramen för utredningens direktiv, nämligen längden på lastbilarna, och där kommit fram till ett enhälligt ställningstagande. I den remissbehandling som skett av utredningens betänkande har utredningens ställningstagande på den punkten blivit illa åtgånget. Många har avstyrkt förslaget och vill avvakta den vidare utvecklingen. Jag tror också att det finns starka motiv för att här skynda långsamt. Utredningens motiv är dels en önskan att genom denna åtgärd överföra mer gods från landsväg till järnväg, dels en önskan att slå vakt om trafiksäkerheten. Jag tror att detta måste ytterligare analyseras, innan ett klart ställningstagande kan göras. Det kan vara en felsyn att tro, att en förkortning av lastbilslängderna skulle innebära ett mindre antal bilar på vägarna. Det kan i stället bli tvärtom.

Man skall också i denna diskussion komma ihåg att vi trots allt har ett begränsat järnvägsnät här i landet, 12 000 km, och det innebär i sig självt en klar begränsning av transportkapaciteten. Däremot har vi 100 000 km allmänna och 300 000 km enskilda vägar. Som jag förut sagt kan ett ökat överförande av gods från landsväg till järnvägstransporter ske genom en utökad service från SJ:s sida, lämplig transportteknik osv., men det är viktigt att detta sker i samarbete mellan företagen, där rationaliteten måste vägas in i sitt rätta sammanhang i valet mellan olika transportsätt, och att man inte stannar för en lösning som försvårar industriutbyggnad i de landsdelar och områden där man inte har några industrier. Utifrån ett sådant synsätt är 24-meterslängden för mig en fråga om trafiksäkerhet, och där menar jag att vi i dag inte har ett tillräckligt bra underlag för att ta ställning. Trafiksäkerhetsutredningen arbetar med dessa frågor, och jag poängterar att det är lämpligt att invänta den utredningens förslag innan definitiva ställningstaganden görs.

En annan viktig fråga som har diskuterats i trafikpolitiska utredningen är inrättandet av en trafiknämnd, som skulle ha vissa samordnande uppgifter. I den departementspromemoria som nu är ute på remiss föreslås i stället inrättandet av en trafikpolitisk myndighet. Tanken är att behovet av en kontinuerlig trafikplanering fordrar ett myndighetsorgan som ger råd och anvisningar samt sammanställer och utvärderar planeringen.

Jag tror att regional trafikplanering kan bli ett ändamålsenligt instrument för att mot bakgrund av en fastställd trafikpolitik samordna och genomföra åtgärder inom transportområdet på såväl kommun- som länsnivå. En av grundtankarna bakom regional trafikplanering är att få en sådan samordning mellan trafikgrenarna att en från trafikpolitisk och samhällsekonomisk synpunkt väl samlad lösning på samhällets transportproblem skall kunna uppnås. Ansvaret för en sådan samordning och därtill hörande beredning måste enligt min uppfattning falla på kommunikationsdepartementet och bör således ej överlätas på vare sig en nämnd – som har föreslagits av trafikpolitiska utredningen – eller på en myndighet som nu föreslås i departementspromemorian. Nuvarande

trafikverk har nämligen det primära ansvaret för planering och genomförande inom sina sektorer, och det ansvaret kan rimligen inte upprätthållas om en trafikplaneringsmyndighet med angivna uppgifter placeras mellan ämbetsverken och kommunikationsdepartementet.

Jag anser således att den regionala trafikplaneringen – där överväganden om trafiksvaga järnvägsavsnitt osv. skall ingå – även i fortsättningen skall ledas direkt från kommunikationsdepartementet, dvs. på principiellt samma sätt som den regionala utvecklingsplaneringen. Med detta har jag också svarat herr Magnusson i Kristinehamn på de frågor han ställt. Vi tror inte på detaljreglering, herr Magnusson. Vi tror på rationella transporter genom samarbete.

En annan fråga som har ett trafikpolitiskt intresse är lokaliseringen till Arlanda av inrikesflyget. Genom massmedia har vi den 7 maj 1976 fått besked om hur inrikestrafiken med reguljärt flyg på Arlanda kommer att bedrivas efter det att regeringen har tvingat dit den delen av den trafik som Linjeflyg bedriver på Bromma. Fr. o. m. den 1 juli 1977 skall Linjeflygs trafik vara placerad i den nuvarande utrikeshallen och SAS inrikestrafik skall placeras i den nuvarande inrikeshallen, med en önskad uppdelning som följd – ett från passagerarnas synpunkt naturligtvis oacceptabelt förhållande.

Det framgår inte av pressmeddelandet vilken vända som ligger bakom den här slutliga lösningen. Men vi får väl anse att det är en bristande planering som har åstadkommit den; genom regeringens låt-gå-mentalitet har intrycket förstärkts av att flyget på Arlanda kommer att bli ett fortsatt provisorium. Enligt de informationer jag har fått har de olika personalkategorierna och de i inrikestrafiken inblandade flygbolagen accepterat det här provisoriet under två förutsättningar. För det första måste kraven på en tillfredsställande arbetsmiljö även i provisoriet tillgodoses. För det andra måste såväl företag som personal få bekräftat att det här provisoriet inte skall sträcka sig längre än de fem-sju år som det har talats om i underhandskontrakten.

Det har sagts att personalrepresentanterna vid uppvaktning hos kommunikationsdepartementet har fått löfte om att det första kravet skall tillgodoses. Jag hoppas att det löftet kommer att bekräftas i sin helhet innan riksmötet är slut. För oss är det viktigt att slå fast såväl företagens som personalens rätt att få besked i den här frågan. Men det är dessutom helt nödvändigt att vi, som även representerar resenärerna, kräver det besked resenärerna har rätt att få om när det skall bli slut på dessa provisorier för flygtrafiken och dess lokalfrågor i vår huvudkommun.

Med det anförda, herr talman, yrkar jag bifall till trafikutskottets hemställan i betänkandet.

Herr HJORTH (s) kort genmäle:

Herr talman! Herr Dahlgren beklagar att vi inte har fått enighet i utskottet i år. Kanske var det också underförstått att det skulle vara socialdemokraternas fel. Jag har sagt tidigare att vi – med tanke på att

vi väntar att den trafikpolitiska propositionen snart skall läggas fram – ville ha en mer överskådlig skrivning. Den borgerliga majoriteten ville inte nöja sig med det utan ville i skrivningen mer utförligt behandla sina partimotioner. Det är inte mycket att säga om det, men då måste herr Dahlgren förstå att även vi har behov av att, från våra utgångspunkter och värderingar, ge till känna en uppfattning beträffande trafikpolitiken. Vi kan instämma i en hel del av det som står i majoritetens skrivning, men vi ansåg att det skulle bli ganska tungrott och svårförståeligt om vi hade ändrat på en mening här och en mening där. I stället har vi i vår reservation gjort uttalanden av mera allmän och principiell innebörd, som vi tycker skall vara grundläggande för den trafikpolitiska propositionen. De syftar till ett vaktslående om och en utveckling av den kollektiva trafiken. Genom den skall man också utjäma ekonomiska och sociala skillnader mellan olika grupper av människor. Vi vill också ha en samordning mellan trafikmedlen och ett mera samhällsekonomiskt synsätt på trafiksektorn.

Herr Dahlgren kom också in på SJ:s roll, som han bedömde som stor i den kommande trafikpolitiken. Jag vill gärna hålla med om det. SJ redovisar ju en gynnsam utveckling. Antalet resande med SJ:s express- och snälltåg har ökat under åren 1973–1975 med ca 20 %, och den ökningen väntas fortsätta. Man har även vidtagit mått och steg med anledning härav, bl. a. genom utökning av pendeltågen.

Vidare kom herr Dahlgren in på inrikesflygets utflyttning till Arlanda och den oönskade uppdelningen mellan SAS och LIN. Ja, det är, som herr Dahlgren sade, fråga om ett provisorium, och man har efter förhandlingar mellan de båda flygföretagen kommit fram till att det inte var möjligt att skapa en gemensam terminalanläggning, vilket naturligtvis hade varit bäst. Man får ta de lokaler som finns tillgängliga, nämligen nuvarande inrikesterminal och utrikesterminal, och det sker alltså i samförstånd mellan de båda företagen.

Jag kan dock tala om för herr Dahlgren att luftfartsverket har sagt att man skall försöka påskynda byggandet av den permanenta inrikesterminalen, så att den i debatten nämnda tiden fram till dess att man definitivt kan flytta in i en gemensam inrikesterminal på Arlanda kan förkortas.

Herr MAGNUSSON i Kristinehamn (vpk) kort genmäle:

Herr talman! Herr Dahlgren beklagar att vi inte kom överens i trafikutskottet. Ja, de skrivningar som presenterats både i fjol och i år har ju varit baserade på de borgerligas motioner. Jag tror att inte ens herr Dahlgren menar att jag i allt skall dela de synpunkter som där kommit fram. Jag har både i fjol och i år haft anledning att reservera mig.

Beträffande frågan om fordonslängdens sänkning till 18 meter säger herr Dahlgren att det finns starka motiv för att man skall skynda långsamt – det kan vara en felsyn att det blir ett mindre antal bilar på vägarna. Det kan kanske bli tvärtom. Men det här förslaget är ju kombinerat

med den i mitt tidigare inlägg nämnda tanken på en speciell linjetrafik vid SJ. Det är klart att det i och för sig kan vara en felsyn från trafikpolitiska utredningens sida att vi härigenom skall kunna överföra trafik från landsväg till järnväg, men det är ändå ett förslag som allvarligt har övervägts och som vunnit en betryggande majoritet i utredningen.

Jag har i mitt tidigare inlägg nämnt trenden att lastbilstrafiken ökar sin andel av det totala transportarbetet. Vi har också haft att ta ställning till den i trafikpolitiska utredningen. Min fråga blir mot denna bakgrund: Vad har centern att föreslå för att komma till rätta med detta? Anser man inte att detta har någon betydelse? Ser man inte med oro på denna trend? Vad vill man föreslå, om man inte accepterar de åtgärder som trafikpolitiska utredningen kommit fram till? Centern har i varje fall inte framfört några sådana förslag i trafikpolitiska utredningen. Men det kan ju tänkas att centerpartiet har förslag att komma med ändå, och det kunde vara intressant att nu få reda på vilka de är.

Herr DAHLGREN (c) kort genmäle:

Herr talman! Jag förmenar inte socialdemokraterna att känna ett behov av att tycka till i de trafikpolitiska frågorna. Men vad som är intressant här är ju att det som socialdemokraterna i fjol tyckte var rätt och riktigt i fråga om den framtida trafikpolitikens utformning tycker man i år är fel. På något annat sätt kan ju ert ställningstagande inte uppfattas. Det betyder att ni tror mera på en lagstiftning och en detaljreglering som det enda verkningfulla styrinstrumentet än på ett samarbete mellan trafikföretagen, som vi har förordat när det gäller överförande av gods från landsväg till järnväg.

Jag vill gärna tacka herr Hjorth för beskedet om luftfartsverkets planer när det gäller provisorierna på Arlanda. Jag uppfattar det som ett löfte att man skall göra provisorietiden så kort som möjligt, och jag tror att detta är en nödvändighet för att vi skall få en väl fungerande flygplats.

Herr Magnusson i Kristinehamn vill jag bara svara att det inte finns någonting som säger att om man inför en speciell tariff för frakttaxor för att överföra mera gods från landsväg till järnväg så kommer den att ha samma effekt oavsett om bilarna är 18 meter eller 24 meter långa. Jag har diskuterat frågan både utifrån det ställningstagande som har gjorts av de olika remissinstanserna och, framför allt, utifrån trafiksäkerhetsmässiga bedömningar. Och där är det så, herr Magnusson i Kristinehamn, att den trafikpolitiska utredningen enligt sina direktiv inte fick ta upp den här frågan därför att den delen låg hos trafiksäkerhetsutredningen. Trafiksäkerhetsutredningen har dock ännu inte tagit ställning till den, eftersom man inte lyckats göra utvärderingen från just trafiksäkerhets-synpunkt. Därför finns det anledning att vänta.

Herr HJORTH (s) kort genmäle:

Herr talman! Herr Dahlgren menar att vad vi ansåg vara rätt och riktigt i fjol skulle vi anse vara alldeles fel i år. Men uppriktigt sagt tycker

vi att utskottets skrivning i år är motsägelsefull liksom de borgerliga motionerna. Man är välvillig åt alla håll på en gång och vill ha fri konkurrens och stöd åt alla trafikgrenar. Detta är orsaken till att vi ansåg att det var rejälare att vi hade en egen skrivning. Man skall väl inte slå ner på det – olika partier har naturligtvis olika uppfattningar. Vi ville understryka just betydelsen av kollektivtrafiken och av att utjämna de sociala och ekonomiska skillnaderna, så att vi kan få bra kommunikationer i hela vårt land. Detta är vår målsättning.

Herr MAGNUSSON i Kristinehamn (vpk) kort genmäle:

Herr talman! Det är väl så, herr Dahlgren att trafikpolitiska utredningen hade haft kontakter med trafiksäkerhetsutredningen i den här frågan. Sedan hade väl trafikpolitiska utredningen ändå det utredningsuppdraget att ta ställning till hur SJ:s verksamhet på ett bättre sätt än nu skulle kunna inpassas i ett samhällsekonomiskt riktigt perspektiv. Den utredningen kom då fram till att det inte räckte med linjetariffen utan att det fordrades kompletterande åtgärder.

Som jag förut sade känner vi alla till den trend som visar att lastbilstransporterna tar en allt större andel av transportarbetet, och vi vet att detta för med sig vissa negativa konsekvenser. Det är därför nödvändigt att göra någonting för att försöka komma till rätta med dessa missförhållanden, men såvitt jag vet har man i centerpartiet inte föreslagit några sådana åtgärder utan bara sagt att man helst vill vänta och se tiden an.

Herr DAHLGREN (c) kort genmäle:

Herr talman! Ingen ifrågasätter väl socialdemokraternas rätt att ha en egen uppfattning om trafikpolitiken. Det underliga är bara att utskottets betänkande, såsom det nu föreligger, knappast alls skiljer sig från det utskottsbetänkande som vi behandlade i fjol och som socialdemokraterna då stod bakom. Därför frågade jag herr Hjorth varför ni i fjol kunde ansluta er till den uppfattning som vi då förfäktade men inte till samma uppfattning i år.

Till herr Magnusson i Kristinehamn vill jag säga att det naturligtvis inte är lätt att diskutera detta med honom. Herr Magnusson är ju så övertygad om att det är enbart lagstiftning och regleringar som kan klara en överföring av den ökade transportmängden i framtiden till järnvägar, medan vi däremot har en uttalad tro på ansvar, samråd och samarbete. Vi tror att den nya, kommande transporttekniken innebär att man automatiskt kommer att ta mer gods på järnvägarna.

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

Herr LOTHIGIUS (m):

Herr talman! Jag kan förstå att den socialdemokratiska minoriteten

egentligen ville skjuta på en trafikpolitisk debatt till hösten och därvid besvara det stora antalet motioner – jag tror det är 55 – från alla partier. Det finns två skäl – för det första att man just nu kanske inte har så mycket att komma med, vilket jag också tycker reservationen visar, och för det andra att man vill avvakta den proposition som kommunikationsdepartementet har utlovat till hösten. Det är betänkligt mot bakgrunden av att socialdemokraterna och kommunikationsministern i alla fall bör lämna ett besked om vår trafikpolitik till det svenska folket – och säkert kommer att göra det – före valet.

Med tanke på de trafikpolitiska utflykter och utspel som ibland har gjorts, och som kommunikationsministern är en mästare i att åstadkomma, vore det intressant att få veta om regeringen kommer att välsigna svenska folket med några nya trafikpolitiska förslag eller ställa upp några nya hårda krav på åkerinäringen eller annan privatbilism. Kanske någon av partiets representanter här kan besvara den frågan. I så fall kan de i en trafikpolitisk debatt nu vara i tillfälle att testa sådana utspel eller förslag för svenska folket, och det tycker jag är värdefullt. Jag vågar säga detta med anledning av vad som ganska nyligen sades när vi hade en diskussion om vägarna. Då uttalade man bl. a. från regeringens sida att oppositionen minsann inte vill ha några nya vägar på vissa ställen – helt klart felaktigt mot bakgrund av våra synpunkter.

Själv är jag beredd att andraga huvudlinjerna i moderata samlingspartiets trafikpolitik, såsom jag ser dem i dag, utan att för den skull här kunna vara fullständig.

Näst efter att producera är att transportera en av de viktigaste samhällsuppgifterna i en modern industristat. Transportväsendet ligger mitt emellan produktion och konsumtion och sysselsätter direkt och indirekt mer än en miljon människor i detta land. Det är därför viktigt att veta hur transportererna sker – att de sker på ett för alla parter så ekonomiskt sätt som möjligt, med hänsynstagande givetvis till miljö och säkerhet.

När man diskuterar Sveriges produktion och vår export, som helt sammanhänger med vår ekonomi, glömmer man oftast att redovisa transportererna och deras betydelse. Finansplan efter finansplan utelämnar nästan helt en behandling av denna för vår ekonomi så viktiga fråga. Om det beror på ointresse från regeringens sida eller om transportererna fungerar så väl att hälsan tiger still, eller om frågan är så komplicerad att man mot den bakgrunden inte tar upp transportererna ur allmän ekonomisk synpunkt, det vet jag inte.

I andra sammanhang diskuterar man transporter ivrigt – kollektivtrafik, miljö, planering, säkerhet, vägar, SJ, sjöfart, flyg och AMS-arbete på kommunikationsdelen. Men i ekonomiska analyser av vår ekonomi hörs sällan något om vårt transportekonomiska läge och den betydelse transportväsendet har för landets allmänna ekonomi. Det gör att man inte rent allmänt har klart för sig denna viktiga sektors inverkan på samhällslivet.

När ett företag planerar sin ekonomi – i synnerhet ett större företag

– ingår transporter som en mycket viktig del av ekonomin. När Sverige diskuterar sin ekonomi borde transporter lika självklart vara föremål för behandling. Jag är orolig, herr talman, att transporter här i landet ägnas mer intresse ur reglerings- och planeringssynpunkt än med tanke på den vitala ekonomiska betydelse de har. Då man talar om olika åtgärder inom transportväsendet måste man i alla fall se det från denna utgångspunkt.

Om man detaljreglerar, om man ökar kostnaderna för godsflödet, innebär detta att man försvårar bl. a. vår strävan att sprida olika företagsaktiviteter i detta land. Det betyder oändligt mycket ur regionalpolitisk synpunkt. Det finns ingen som har råd att utlokalisera sig, om man samtidigt är medveten om att kostnaderna för transporten av varorna kommer att stiga. Vissa landsdelar kommer att få särskild känning av detta. Regering och riksdag blir tvungna att ständigt öka stödet till sådan företagsamhet i takt med de ökade transportkostnaderna. Vi medverkar på detta sätt till koncentration i stället för till ökad spridning – det blir resultatet av ökade transportkostnader.

Härmed har jag i viss mån, herr talman, svarat på John Magnussons fråga och delvis även på Anders Dahlgrens fråga när det gäller diskussionen om 18- och 24-meterslängderna för lastbilar, för det råder inget tvivel om att kostnaderna kommer att öka i och med en förändring därvidlag.

I det sammanhanget kan jag också understryka vad Anders Dahlgren sagt när det gäller planeringsnämnderna, som har diskuterats i den trafikpolitiska utredningen. Jag delar Anders Dahlgrens uppfattning att svaret för många av dessa frågor, som gäller nedläggning av bandelar osv., bör ligga på kommunikationsdepartementet direkt. Om planeringsnämnder inrättas bör de enligt min mening ersätta vissa organ som nu har uppgifter som kan sammanföras.

Transporter är personalintensiva. Lönekostnaderna per tonkilometer är höga. När LO och SAF har bestämt lönepåslaget blir den procentuella ökningen för företagen större på transporter än när det gäller andra avsnitt.

I detta sammanhang höjer man rösten och säger: Bilismen betalar inte de kostnader den förorsakar samhället. Det gäller privatbilismen och det gäller den s. k. nyttotrafiken. SJ:s ledning deltar i någon mån i detta fältrop. Är det någon i denna kammare som kan förklara för mig varför inte bilismen på samma sätt som all annan verksamhet i landet skall få använda sig av åtminstone de enklaste bokföringsbegreppen en debet- och en kreditpost? Person- och godstrafiken, bilismen i allmänhet, gör det nödvändigt att vi drar fram vägar i detta land – det är riktigt. Det skapar miljöproblem och ger upphov till sociala utgifter, utgifter för sjukvård etc. En del av detta kan alltså debiteras bilismens konto. Varför då inte också kreditera bilismen den samhällsnytta som bilismen gör? Varför inte kreditera bilismen den miljötillgång det är för varje människa eller familj att få tillgång till bil och kunna utnyttja den på sin fritid?

Eller varför inte se saken mot bakgrund av de ekonomiska aspekter som jag nyss har försökt meddela kammaren? Hur länge skall man likt jättarna i den grekiska hjältesagan, cykloperna, enögt få betrakta denna del av samhällsverksamheten? Tyvärr är denna enögdhet lika stor i departementet som i direktiven till av departementet tillsatta utredningar.

Moderata samlingspartiet kommer icke att medverka till att öka transportkostnaderna för person- eller godstransporter genom olika skatter och avgifter, vare sig det gäller transporter med bil, järnväg, flyg eller båt – icke så länge vi använder oss av en ensidig bokföring, som jag vill kalla falsk bokföring, för transportväsendet i vårt land.

De icke-socialistiska partierna i denna riksdag är ense om en gemensam grundläggande trafikpolitik. Vi har i många år visat upp detta i utskotts- betänkanden. Herr Sven Gustafson och herr Dahlgren har redogjort för huvudprinciperna i denna trafikpolitik.

Vi är eniga om att SJ bör rustas upp, att den rälsbundna trafiken skall stimuleras, att investeringsmedel skall ställas till förfogande så att den tekniska transportutvecklingen på SJ:s område kan möta utvecklingen på vägtransporternas område och bli ett i verklig mening användbart komplement till dessa. Det väsentliga är att godsflödet och personflödet sker på ett snabbt, effektivt och samhällsekonomiskt riktigt sätt.

Ordet "samhällsekonomiskt" måste man ta för vad det är. Jag vill därför genast tillägga att detta begrepp inte får dölja eller bli grunden för samhälleliga styrningsförsök eller användas för att lägga ut socialistiska dimridåer. Samhällsekonomiska aspekter på transporterna har hittills ofta grundats mer på okunnighet än på realiteter.

För moderata samlingspartiet är det en samhällsekonomisk realitet när man exempelvis får till stånd ett godsflöde från tillverkare till tillverkare eller från tillverkare till konsument, där godshanteringen blir ringa, där emballage och hantering inkluderas i transporten och där undervägs- transporten bara är en del, och i princip den elementäraste, av systemet. I ett sådant system kan godsterminaler vara ett nödvändigt ont och en belastning. För moderata samlingspartiet är godsflödet en produktions- kedja som börjar långt in i tillverkningen och slutar i köket eller vardagsrummet hos konsumenten eller på verkstadsgolvet, om godset skall vidareförädlas.

Det finns en grundläggande skillnad mellan utskottets betänkande och reservationerna. Medan utskottsmajoriteten talar om att utnyttja och stimulera exempelvis transport på järnväg och om olika tillvägagångssätt och medel för att förbättra dessa, framförs i reservationerna tankegångar om styrmedel. I vpk-motionen går man ännu längre. Där kör man in den spårbundna trafiken i en tunnel, där dagsljuset går förlorat. För att uppmuntra SJ behöver man inte styra över gods från väg till järnväg – det räcker med olika stimulansmetoder. Utskottet önskar, som också utskottets ordförande sagt, inte detaljreglera. Man kan, säger vi, träffa avtal i samarbete och konkurrens och slippa regleringar.

Jag skall med glädje erkänna att jag tycker att SJ har försökt utveckla

en större rörlighet i sin person- och godsbefordran. Jag hoppas att man kommer att än mer utveckla denna rörlighet och införa flexiblere taxey-system och väsentligt utökad service. Det är flera år sedan moderata samlingspartiet först tog upp frågan om ofta gående tåg morgnar och kvällar mellan de stora befolkningscentra i vårt land, exempelvis Malmö, Stockholm, Göteborg. Vi hälsar med tillfredsställelse att dessa tankegångar nu är på väg att slå igenom inom SJ. Men sådan trafik får inte utvecklas på bekostnad av de många lokalstationerna utmed linjen. I vissa sammanhang har SJ försökt styra en Orts placering av ungdomar i skolan. Man har föreslagit en nedläggning av vissa stationer utmed våra affärsbanenät och uttalat att de ungdomar som tidigare åkt med järnvägen kan placeras i en annan skola. SJ har inte med dessa saker att göra. Men sådana blir följderna om SJ inte på ett vettigt sätt försöker fånga upp den trafik som finns också utmed affärsbanenätet.

När man talar om att styra över godset från landsväg till järnväg eller söker öka resandeströmmen till den spårbundna trafiken måste man göra klart för sig att möjligheten att göra detta är av marginell betydelse. Det vet vi ansvariga, men det låter så bra att tala om denna ökning. Där en ökning i verkligheten kan ske är givetvis på fjärtrafikens område men i övrigt är det relativt små marginaler. Det beror på att vi saknar järnvägslinjer i huvuddelen av landet, det beror på att om man skall frakta gods eller personer från en punkt till en annan förutsätter det att man bor vid järnvägen. Annars måste man samtidigt använda sig av flera transportmedel. Blir det stora tidsförluster och ökade kostnader väljer man då i första hand bilen.

Detta hindrar inte att allmänheten måste stimuleras att åka tåg där det går att åka tåg. Det måste göras genom riktig taxesättning, rörligare rabattsystem så att även familjer med barn har råd att åka tåg, ökad service, upprustning av bandelar – exempelvis inlandsbanan som är en viktig del i den framtida transportkedjan, så att denna verkligen blir en fullgod del av vår transportapparat och också i större utsträckning kan utnyttjas till bl. a. turism, ferieresor och gods, då banan ligger väl till för att vi skall kunna nå våra stora rekreationsområden. Det fordras också en modernisering av vagnarna så att dessa verkligen kan konkurrera med bilen.

Jag instämmer i vad trafikutskottets ordförande säger om att vår målsättning är trafik i samverkan, att järnväg inte får spelas ut mot landsväg – en tendens härtill finns, vilket bl. a. framgår av SJ:s remissvar till trafikpolitiska utredningen.

Vad är det då vi vill? Jo, vi vill utveckla enhetslasttekniken och ge transportföretagen chansen att på lika villkor utnyttja landets olika transportgrenar. Att effektivt klara detta tror jag inte är möjligt om man inte, som riksrevisionsverket föreslår, jämställer järnväg och landsväg och kanske låter vägverket ta hand om bandelar, där SJ specialiserar sig som transportföretag i näringslivets och samhällets tjänst.

Luftfartens roll på detta område kommer herr Clarkson att ta upp.

Vi har i utskottet valt att skjuta Brommafrågan till hösten. När den senast behandlades väckte den oerhörd uppmärksamhet i hela vårt land och särskilt inom alla expertgrupper. Utan något tillfredsställande underlag förklarade herr Norling då att miljöskydd inte kunde åstadkommas om inte ett väsentligt belopp, 1,5 miljarder kronor, anslogs för ändamålet. Personer inom det socialdemokratiska partiet som var kritiska mot herr Norling tog mot den bakgrunden ställning för att flytta Bromma. Framtiden kommer att utvisa hur vansinnigt regeringens förslag i verkligheten är med anledning av flygets utveckling. Vi hoppas att valet i höst kommer att medföra att den största missen i svensk flyghistoria kan rättas till.

Herr talman! Jag yrkar bifall till utskottets hemställan på alla punkter.

I detta anförande instämde herrar Komstedt, Clarkson, Johansson i Vrångebäck och Nisser (samtliga m).

Herr MAGNUSSON i Kristinehamn (vpk) kort genmäle:

Herr talman! Herr Lothigius sade att vpk genom sin motion vill föra in den spårbundna trafiken i en tunnel där dagsljuset går förlorat. Jag vet inte hur man skall tolka detta yttrande. Han kanske menar att vi för en politik som inte överensstämmer med dagens verklighet. Den saken vill jag nog diskutera.

Herr Lothigius säger att de effekter vi kan åstadkomma genom ansträngningarna att föra över trafik från landsväg till järnväg endast är av marginell betydelse. Det är väl till viss del sant, om man ser till landet som helhet. Men vi vet alla att vi – och det var också ett viktigt argument i trafikpolitiska utredningen – jämsides med stambanornas sträckning har en mycket kraftig långtradartrafik. Det skulle naturligtvis vara av mycket stor betydelse om man just på de sträckorna kunde avlasta vägarna och i stället ge järnvägen mer trafik.

Det gäller att se SJ:s verksamhet i ett samhällsekonomiskt sammanhang och göra den så effektiv som möjligt. Här måste jag vända mig mot herr Lothigius definition på begreppet "samhällsekonomi". Han sade att när godsflödet fungerar normalt i en produktionskedja, så är det god samhällsekonomi. Men även många andra sektorer måste väl komma in i bedömningen av samhällsekonomi. Det gäller ju t. ex. de olika trafikgrenarnas inverkan på miljö, regionalpolitik osv. Dessa faktorer kan man inte komma förbi genom att hänvisa till att godsflödet fungerar väloljat i en produktionskedja.

Jag tycker för min del att moderaterna i många avseenden verkar dubbelbottnade när det gäller inställningen till SJ. Man är mycket noga med att poängtera att de olika trafikföretagen måste fungera företagsekonomiskt inom vissa ramar, samtidigt som man är flitig kritiker av SJ:s nedläggningar av stationer och inskränkningar i trafiken som detta förslag gör med hänvisningar till företagsekonomi. Det går inte riktigt ihop.

Jag tror att vi kan vara överens om att åkerinäringen har en framtid i Sverige, även om man för över trafik från landsväg till järnväg. Det

är själva utvecklingstrenden vi talar om. Det är ökningen av lastbilstransporterna vi måste försöka eliminera. Det finns då ingen anledning att begråta åkerinäringens framtid i det perspektiv som trafikpolitiska utredningen angett i sina förslag.

Herr LOTHIGIUS (m) kort genmäle:

Herr talman! Det jag sade om tunneln var kanske mer en bildlig beskrivning av situationen och av skillnaden mellan herr Magnusson i Kristinehamn och mig när det gäller styrning och icke-styrning. Vi vill gärna att trafiken skall ske på ett naturligt sätt med de förutsättningar som föreligger på olika håll och att man inte skall tvinga in trafiken i andra banor. Det var det jag avsåg.

Att effekterna av ansträngningarna att föra över trafik från landsväg till järnväg blir marginella är en praktisk verklighet. Vi skall inte slå blå dunster i svenska folkets ögon genom att säga att det finns stora möjligheter att överföra gods- och persontrafik till SJ. För att det skall bli möjligt måste vi bygga ut linjenätet i alla delar av vårt land.

Men moderata samlingspartiet är med på att göra vissa försök i det avseendet. Vi vill bl. a. göra en upprustning av inlandsbanan. I verkligheten är det så att godsflödet ökar, och då ökar också lastbilstrafiken vare sig vi vill det eller inte. Vi skall i hela vårt land ha ett tillfredsställande linjesystem. Vi har också sagt att vi målmedvetet vill medverka till att man när det gäller fjärtrafiken skall utnyttja SJ i all den utsträckning som SJ kan ta emot trafik.

Diskussionen på denna punkt mellan herr Magnusson i Kristinehamn och mig gäller hur vi ser på den föreliggande verkligheten. Jag tror att vi på vårt håll står fastare på verklighetens grund.

Herr MAGNUSSON i Kristinehamn (vpk) kort genmäle:

Herr talman! Herr Lothigius säger att skillnaden mellan honom och mig är att herr Lothigius står för verkligheten och jag för utopierna. Det är väldigt underligt att de borgerliga alltid gör anspråk på att stå för verkligheten, medan de socialistiskt tänkande inte skulle göra det. Nu tycker jag emellertid att inslagen av socialism i de förslag som har lagts när det gäller trafikpolitiken inte är så starka. Det knepiga är att ibland är moderaterna med på förslagen och ibland inte. Det finns ingenting fast att ta på. Det var det jag anmärkte mot förut.

Jag tycker för min del inte att herr Lothigius här står för verklighetssynen, för verkligheten – som vi har talat om – är den att lastbilstrafiken ökar sin andel, och det är det vi måste försöka motverka. Varken centerpartiet eller moderaterna har här angett någon väg för att försöka eliminera de negativa effekterna av denna ökning.

Herr LOTHIGIUS (m) kort genmäle:

Lastbilstrafiken kommer att öka sin andel, oberoende av vad herr Magnusson i Kristinehamn gör för att söka få över trafik till SJ, därför att

SJ icke kan klara de starkt ökade godsmängder som framtiden kommer att uppvisa. Det är sanningen – såvida inte herr Magnusson vill bygga nya järnvägar där det nu inga järnvägar finns.

Herr ROSQVIST (s):

Herr talman! Som herr Hjorth redan har framhållit i debatten om den nya trafikpolitiken, har vi från socialdemokratiskt håll i utskottet haft den uppfattningen att det i avvaktan på den under året aviserade trafikpolitiska propositionen nu inte finns skäl att göra mångordiga och detaljerade uttalanden om den trafikpolitik som skall avlösa den modell som gällt sedan 1963.

Det är ett omfattande utredningsarbete som har pågått under några år. Med något undantag är samtliga de utredningar färdiga, vilka som pusselbitar skall utgöra material för propositionen. Remissvar har avlämnats, och beredning av dessa pågår i kommunikationsdepartementet. Det kanske också bör tilläggas att såväl trafikpolitiska utredningen som andra kompletterande utredningar har varit parlamentariskt sammansatta. Olika politiska åsikter om hur vi skall utforma trafikpolitiken har haft möjlighet att komma till uttryck. Ändå har utskottsmajoriteten funnit det vara angeläget att återupprepa vissa frågor och synpunkter före propositionsskrivningen.

Herr talman! Jag skall uppehålla mig vid den fråga som främst berör järnvägar och taxor. Det är reservationen 3 och delar av reservationen 1, som jag då kommer in på.

Vi reseranter framhåller att de nya riktlinjerna för trafikpolitiken måste utgå från ett samhällsekonomiskt synsätt. Vi anser att det välfärdspolitiska synsätt som kännetecknar socialdemokratisk politik helt naturligt också bör omfatta trafikpolitiken. Utveckling och anpassning av transportresurserna skall också inpassas i strävan till utjämning av sociala och ekonomiska skillnader mellan landsändar och mellan olika grupper av människor.

Vi förespråkar en övergripande planering av trafiken som också har anknytning till samhällsplaneringen i stort.

Samtliga länsstyrelser har nu på uppdrag av regeringen gjort regionala trafikplaneringar som skall ge underlag för trafikpolitiska beslut. Planeringen berör persontrafik, godstrafik och olika slag av trafikanläggningar. Det har redovisats vad som kan anses vara tillfredsställande transportförsörjning. Förslag till framtida trafiklösningar har utarbetats och prioriteringar mellan olika investeringsbehov har diskuterats.

Om detta säger vi i vårt förslag till yttrande, att riksdagen bör få en samlad redovisning i den kommande trafikpolitiska propositionen: Vi vill då också ha förslag om de åtgärder som behövs för att få till stånd den samordnande och styrande effekt på utvecklingen som varit syftet med planeringen.

En på samordning och planering grundad trafikpolitik ger möjlighet och bas för prioriteringar av de ekonomiska insatserna på trafikområdet.

Vi kommer även i framtiden att ha stora anspråk på samhället, anspråk som kräver pengar och resurser. Det är därför nödvändigt vad gäller trafikförsörjning såväl som andra samhällsuppgifter att undvika dubbelinvesteringar i kommunikationssektorn, vilka skulle tjäna samma trafikunderlag och samma ändamål.

Vi vill från socialdemokratiskt håll understryka att järnvägen är det transportmedel som i stor utsträckning bör utnyttjas inom såväl person- som godstrafiken. Järnvägen erbjuder klara samhällsekonomiska fördelar. I den interregionala trafiken har järnvägen en viktig uppgift. På många håll i landet är järnvägen också det bästa alternativet i den regionala trafiken. För godstransporterna på något längre sträckor är vidare järnvägen av största trafikpolitiska betydelse.

Herr Sven Gustafson i Göteborg efterlyste samverkan på transportsidan. Han menade att det var SJ som behöver anpassas. Men, herr Gustafson, många av de transportuppdrag som SJ har fått på senare år är det bästa beviset på att SJ inte bara är ett järnvägsföretag utan ett transportföretag som kan utnyttja olika transportmedel för att bygga upp rationella transporter. SJ har ett brett standardsortiment av transporttjänster – vagnslaster, tågbilgods, enhetslast – som täcker de flesta kunders behov. SJ har också stora möjligheter att hjälpa kunderna med helt individuella transportlösningar med "skräddarsydda" vagnar, speciella tidtabeller osv. när standardsortimentet inte räcker till.

Containertekniken har gett SJ:s kunder helt nya möjligheter att utnyttja järnvägens fördelar utan att behöva ha tillgång till industrispår. På ett 30-tal platser runt om i Sverige har SJ utrustning för att hantera container, flak och andra typer av enhetslaster och köra ut dessa till kunderna inom en vid räjong. Ute i Europa finns ca 400 terminaler som järnvägarna disponerar för enhetslaster. Man för en offensiv politik på SJ-sidan.

En nyhet är den nya 7-meterscontainern, som SJ nu har under leverans. Den är speciellt anpassad för de inrikes transporterna av dagligvaror, som har en relativt låg volymvikt och inte passar så bra i den vanliga 6-meterscontainern. De nya containerna, som i första omgången omfattar 400 stycken, kompletteras med en ny modell av järnvägsvagnar med långslagiga stöddämpare och nya forslingsbilar, som får en luftfjädring för en helt ny avställningsteknik. Den nya 7-meterscontainern kommer att dämpa stegringstakten i transportkostnaderna genom att den rymmer mera och ändå inte kräver mer personal för att hanteras och transporteras.

SJ satsar också på att förnya de vanliga godsvagnarna. Fler och fler slutna vagnar utrustas med öppningsbara sidor för snabbare lastning och lossning. Vad gäller öppna vagnar bygger SJ nya, 12,6 m långa, med en största tillåten hastighet av 100 km/tim.

Lastbilarna, som vi anser har sin främsta uppgift i närtrafiken, har emellertid på senare år alltmera kommit in på de långväga transporterna. Lastbilarna har också fått över till sig sådant gods som annars ansetts som järnvägsgods, trots SJ:s offensiva trafikpolitik.

Det här är ingen utveckling som vi vill skall fortsätta. Det är mycket

som talar för järnvägstransport i stället. Vi anser det vara bättre med en sådan arbetsfördelning att järnvägen får ta över de tunga och stora transportmängderna.

En enig trafikpolitisk utredning har föreslagit en begränsning av lastbilarnas längd till 18 meter. Vi reser inga invändningar mot det förslaget. Trafiksäkerheten, miljön, luftföroreningar och buller, energiresurserna – allt talar för ett större utnyttjande av järnväg i stället för lastbil-landsvägståg.

Den nya trafikpolitiken anser vi bör utformas så att järnvägen får spela den roll i trafikförsörjningen som är den från samhällsekonomisk synpunkt mest naturliga. Det innebär också att SJ anpassas till de förändringar av transportbehoven som uppstår. Rullande materiel och bannät måste successivt förnyas och förbättras, så att en anpassning sker till nya transportbehov. Det kommer att krävas resurser. Ja, samhället får vara berett att ställa betydande resurser till järnvägens förfogande.

Men vi vill inte att riksdagen, som utskottsmajoriteten föreslår, går in och i detalj beskriver hur rabatter, servicen i sovvagnarna, serveringen i restaurangvagnarna osv. skall ordnas. Det anser vi att SJ-ledningen själv bör få klara ut.

SJ:s taxor bör få en utformning som leder till bättre utnyttjande av det utmärkta transportmedel som järnvägen är. Även här krävs ett samhällsekonomiskt synsätt, där kostnadsansvaret inte strikt knyts till varje trafikgren. Den grundsynen har kommunikationsministern också givit uttryck åt i direktiven till trafikpolitiska utredningen då det gäller att se över kostnadsansvaret.

Herr Lothigius efterlyste den socialdemokratiska synen på trafikpolitiken. Han frågade vad vi vill genomföra under kommande år och hur vi vill genomföra detta. Vad jag har sagt nu, herr Lothigius, är i stort svaret på dessa frågor.

Herr talman! Från socialdemokratiskt håll lägger vi alltså stor vikt vid att trafikpolitiken skall utformas från ett samhällsekonomiskt synsätt. Den som tar del av den borgerliga utskottsmajoritetens skrivning skall finna att man där ganska flitigt använder ordet samhällsekonomiska. Man talar om samhällsekonomiska synpunkter, samhällsekonomiska avvägningar och samhällsekonomiska utgångspunkter i trafikarbetet. Man säger på ett ställe:

”En grundlig omprövning av trafikpolitiken måste enligt utskottets uppfattning snarast komma till stånd så att en från samhällsekonomiska synpunkter så fördelaktig fördelning som möjligt av trafikarbetet mellan olika trafikslag kan uppnås.”

Det låter ju bra. Men litet längre fram kommer – fortfarande under rubriken Nya riktlinjer för den framtida trafikpolitiken – följande: ”Så sker om varje transportmedels tjänster prissätts med hänsyn till de samhällsekonomiska kostnaderna. Effektiviteten i transportapparaten och kvaliteten på transporttjänsterna torde sålunda främjas bäst genom en med tillbörligt beaktande av dessa aspekter i möjligaste mån fri och lika

konkurrens mellan trafikmedel och trafikföretag.”

Det är det moderata inslaget i yttrandet, och det förslaget ändrar i sak ingenting på det förhållande i trafiken som vi har levt med sedan 1963.

I sin partimotion säger moderaterna: ”Den trafikpolitik regeringen nu slagit in på är oroande. Den kommer i högre grad än tidigare att begränsa konkurrensen.” Men den politik som regeringen har slagit in på, som moderaterna säger, är ju den som grundas på ett samhällsekonomiskt synsätt.

I det borgerliga utskottsbetänkandet säger man alltså både ja och nej till mångomtalade samhällsekonomiska synpunkter. Vartåt det lutar kanske man ändå kan ana, när det också går att läsa att det är riktigt att åkerinäringen ges goda arbetsförutsättningar. Där går man inte in med pekpinna som man gör till SJ och säger: Gör si och gör så. Lastbilarna lämnar man i fred, samtidigt som man kräver åtgärder ”för att inte järnvägarna skall tappa mer trafik och situationen på vägarna därigenom bli ännu värre än den är i dag”, som det står i utskottsbetänkandet.

Det lyser igenom att olika uppfattningar har förenats i ett yttrande, där utgångspunkten tycks ha varit att alla vill ha fram sitt. Folkpartiet pläderar för samhällsekonomiska synpunkter men offrar åt moderaterna sitt krav på fri konkurrens. Centerpartiet följer med och skall prioritera både storstad och landsbygd, både kollektivtrafik och privatbilism.

Det kom ingen replik från folkpartiet och centern på herr Lothigius inlägg, där han sade: Vi, de icke socialistiska partierna, har dessa åsikter. Det var klara högermoderata värderingar som herr Lothigius gav uttryck för.

Herr talman! Det vore desto värre om det här betänkandet skulle behöva ligga till grund för ett konkret trafikpolitiskt handlingsprogram. Jag vill säga att vi kommer att göra vad vi kan för att inte den situationen skall behöva uppstå.

Herr talman! Med detta ber jag att få yrka bifall till reservationerna 1 och 3.

Herr SVEN GUSTAFSON i Göteborg (fp) kort genmäle:

Herr talman! Herr Rosqvist placerade sig själv i ett ganska besvärligt läge. Han kritiserade nämligen en del formuleringar i utskottsmajoritetens betänkande i år. De formuleringarna fanns med också förra året, när socialdemokraterna anslöt sig till betänkandet. Så det är en s. k. självkritik som det här tydligen är fråga om.

Jag trodde att jag hade fått besked från herr Hjorth om att socialdemokraterna i princip står kvar vid den ståndpunkt de hade förra året. Skall jag tolka herr Rosqvist så att man nu är på väg in i regleringstänkandet igen?

Vi menar att fjärrtransporter med tyngre gods skall gå på järnväg, när de praktiska möjligheterna finns, och vi vill ha en trafik i samverkan. Herr Rosqvist nämnde då vad SJ gör, och jag vill gärna ge ett erkännande

åt SJ:s insats när det gäller kombinerade transporter. Men de löser ju inte hela problemet. Här gäller det också att få kombination mellan åkeriföretagen och SJ. Det gäller, som trafikpolitiska utredningen har föreslagit, att upplåta järnvägslinjer för transportföretag så att de kan hyra in sig där och erbjuda transport från dörr till dörr. Detta har SJ ställt sig negativ till i sitt remissyttrande, och det är därför angeläget att riksdagen klart säger ifrån att här måste vi ha en samverkan över huvud taget där konkurrensen drivs mellan transportföretag som kan erbjuda kombinerade transporter.

Herr Rosqvist sade att man måste ställa betydande medel till SJ:s förfogande. Ja, just det. Majoriteten gav SJ 30 miljoner mer än vad herr Rosqvist ville vara med om, därför att vi menar att SJ verkligen behöver dessa medel, och då gäller det för herr Rosqvist att gå från ord till handling.

Sedan kom han in på frågorna om samhällsekonomiska utgångspunkter, och då talades det om järnvägstrafik. Jag skulle vilja ställa några frågor till herr Rosqvist i det sammanhanget: Tycker herr Rosqvist att det är samhällsekonomiskt motiverat att köra ut trafiken mellan Göteborg och Alingsås – en typisk pendeltågstrafik – från järnväg till landsväg genom att begära alltför höga subventioner från de kommuner det är fråga om? Anser herr Rosqvist att det är möjligt att bedriva en regional tågtrafik från de utgångspunkter som SJ har haft? Menar herr Rosqvist att förhållandena på linjen Göteborg–Borås är tillfredsställande?

Herr LOTHIGIUS (m) kort genmäle:

Herr talman! Jag vill påpeka för herr Rosqvist vad jag redan har talat om här i kammaren ganska många gånger, nämligen att vi i moderata samlingspartiet är intresserade av och har medverkat till ökade investeringar för SJ. Jag har sagt tidigare, när 1963 års trafikpolitiska beslut diskuterats, att vi tycker att det var en felaktig linje att riksdagen, när det beslutet togs, icke gav SJ möjlighet att göra de betydande investeringar som verket behövt för att rusta upp sin transportapparat och bli jämbördigt i konkurrensen med andra transportsystem som av olika skäl kunnat göra erforderliga investeringar. Det betyder att vi också är beredda att medverka till investeringar i SJ, så att man där kan erbjuda de mest ekonomiska transporterna i detta land.

Herr Rosqvist sade också att det är högersynpunkter som delvis har varit vägledande vid utskottets skrivning. Nej, det har inte alls varit några högersynpunkter. Det har varit de tre borgerliga partiernas synpunkter. Moderata samlingspartiet har fört fram sina synpunkter, som innebär att vi i stort delar grundsynen på hur trafikpolitiken skall utformas i framtiden. Där är det alltså inga högersynpunkter som varit vägledande – och f. ö. anklagar jag inte herr Rosqvist för några vänstersynpunkter när det gäller trafiken i vårt land.

Vad sedan beträffar de regionalpolitiska frågorna kan ju herr Rosqvist ta den egna hembygden, Oskarshamn, som exempel. Vad är regional-

politik? Vad skulle det innebära om Scania-Vabis skulle överföra sina transporter, som i dag sker per bil, till järnvägen? Jo, man säger på företaget att om man skulle övergå till järnvägstransporter, så blev man tvungen att lägga ner verksamheten i Oskarshamn. Vad är under sådana förhållanden den bästa samhällsekonomiska utvärderingen? Ja, den är givetvis att företaget skall använda sig av lastbilstransporter, inte av transporter på järnväg, eftersom SJ inte kan konkurrera på de villkor som uppställs och när marginalerna är så små att man på Scania-Vabis säger att man med ett sådant transportsätt måste lägga ner tillverkningen. Är herr Rosqvist då beredd att offra jobbet för 1 300 man – eller vad det kan röra sig om – som i det området arbetar vid Scania-Vabis?

Detsamma gäller förhållandena i Kalmarområdet i fråga om Volvos transporter till Göteborg. Det är sådana realiteter som måste tas fram i dagsljuset, när vi talar om samhällsekonomi.

Herr ROSQVIST (s) kort genmäle:

Herr talman! Herr Sven Gustafson i Göteborg sade att jag utövar självkritik, eftersom det utskottsbetänkande som ligger på vårt bord i dag är identiskt med ett betänkande som vi från socialdemokratiskt håll har varit med om att bifalla tidigare år. Så är inte alls fallet, herr Gustafson. Här talar ni dels om samhällsekonomi, dels om fri konkurrens och menar att de två värderingarna kan sammanföras, men det är då som vi inte följer med i besluten. Den moderata uppfattningen om samhällsekonomi och den socialdemokratiska uppfattningen om vad samhällsekonomi är stämmer inte överens. Där är det två olika ideologier som möts. Moderata samlingspartiets fria konkurrens är förenlig med moderat samhällsekonomiskt tänkande, men konkurrenssamhället hör inte hemma i samhällsekonomiskt tänkande, enligt socialdemokratiskt sätt att se, herr Gustafson.

Herr Lothigius tog sedan lastbilstransporterna från Oskarshamn till Södertälje som exempel i frågan om fordonslängderna. Vad jag vet har transporterna tidigare gått på järnväg. De har flyttats över till landsväg. Men jag är inte så oroad över påståendet om att en eventuell återgång till järnvägstransporter, om man minskade lastbilsfordonens längd från 24 till 18 m, skulle innebära att 1 350 man skulle mista jobbet. I så fall står industrin sannerligen på en mycket lös grund, om dess vara eller inte vara hänger på om ett lastbilsfordon är 6 m längre eller kortare. Vad sedan beträffar de ytterligare 30 miljoner som mittenpartierna ville anslå till SJ i årets kapitalbudget är det riktigt att vi fattade det beslut som herr Gustafson angav. Men folkpartiet och centerpartiet hade krav som låg på mellan 1 och 1 1/2 miljarder, och det prutades sedan ner till 30 miljoner. Vi har från vår sida sagt att vi vill avvakta den planering och utvärdering som nu sker av hur SJ:s bannät och trafiken skall planeras här i landet. Det var ändå en mycket kraftig höjning som kom SJ till del i förslaget i budgetpropositionen till årets riksdag. Det har vi bifallit och vi har också varit med om att arbeta fram förslag

beträffande användningen av dessa medel. Och vi kan nog säga att vi är järnvägsvänliga i mycket hög grad.

Herr SVEN GUSTAFSON i Göteborg (fp) kort genmäle:

Herr talman! Jag fick inget svar på frågan huruvida herr Rosqvist anser att det finns förutsättningar för en regional passagerartrafik i det här landet när SJ säger att inte ens Alingsås–Göteborg med 4 000 resenärer om året kan motivera en sådan.

Jag fick inget besked om förhållandena i Göteborg–Borås, som vi diskuterade här för någon vecka sedan, är riktiga. Jag tycker att det vore intressant att få klarhet om det.

Jag fick inte heller något svar på frågan varför socialdemokraterna förra året ville tala om för SJ vad SJ skulle göra men nu inte har något som helst yrkande om att få en ändring till stånd. Är det inte ganska orkeslöst, herr Rosqvist?

Sedan kommer vi till frågan om konkurrens och samverkan. Jag skall be att få läsa upp ett stycke ur förra årets betänkande, som herr Rosqvist står bakom:

”Den *integrerade trafikpolitik*, som enligt det anförda bör eftersträvas, kan bli effektiv från samhällsekonomiska och regionalpolitiska utgångspunkter endast om den utformas så att snärjande detaljregleringar undviks. Detta synes bäst ske om varje transportmedels tjänster prissätts med hänsyn till de samhällsekonomiska kostnaderna. Effektiviteten i transportapparaten och kvaliteten på transporttjänsterna torde också främjas bäst genom en med tillbörligt beaktande av dessa aspekter i möjligaste mån lika konkurrens mellan trafikmedel och trafikföretag.”

Detta uttalande ställde sig herr Rosqvist bakom förra året. För säkerhets skull skall jag också läsa upp något av vad den socialdemokratiska talesmannen i förra årets trafikpolitiska debatt sade: ”Samhället måste alltså med andra ord i sin planering beräkna tillräckliga resurser eller ramar för att en tillfredsställande transportförsörjning skall kunna uppnås. Inom dessa ramar bör de olika trafikutövarna ges möjligheter att i marknads-mässiga former göra sig gällande efter sin olika förutsättningar.”

Sedan finns det också i det betänkande som herr Rosqvist godkände förra året några vänliga ord om åkerinäringen. Jag måste fråga mig: Vart är herr Rosqvist på väg? Ingen konkurrens vill ni ha. Alternativet är ju en verklig detaljreglering. Jag tror att herr Rosqvists uttalande på den här punkten måste vara förhastat och att man även från det socialdemokratiska partiets utgångspunkt måste föredra förra årets betänkande framför årets.

Skulle det vara så att det avståndstagande som herr Rosqvist här har gjort från förra årets betänkande är utmärkande för den socialdemokratiska politiken, då är det synd om Sveriges kommunikationer.

Herr LOTHIGIUS (m) kort genmäle:

Herr talman! Jag har velat konkretisera med ett exempel vad samhälls-

ekonomi är, och då har jag hänvisat till herr Rosqvists eget område. Jag har själv talat med företaget för att få reda på varför man inte transporterar på järnväg utan med lastbil.

Företaget säger: Vi är ett av världens största lastbilsföretag. Vi exporterar mer än 80 % av alla lastbilar till andra länder, till många olika länder i världen. Vi är medvetna om att vi har höga omkostnader i det här landet, och vi har också medverkat till hyggliga löner åt de anställda. Men detta att vi måste vara litet mer konkurrenskraftiga, litet mer effektiva, måste tas ut på något sätt. Därför måste vi se till att det blir effektiva förhållanden på alla områden där vi kan medverka till sådana. Där spelar transporterna en mycket stor roll även om det kan röra sig om marginella kostnader.

Det är alltså den sanna verklighet som finns som bakgrund till det samhällsekonomiska resonemanget. Och herr Rosqvist är inte beredd att förslå en förflyttning av verksamheten från Oskarshamn till Södertälje, vilket skulle bli ett av resultaten – såvida man inte är beredd att stödja företaget med allmänna medel, men det är väl inte meningen med den formen av företagsamhet?

När det gäller den fria konkurrensen säger vi klart att konkurrens skall ske med ansvar och att statsmakterna på många olika områden givetvis måste gripa in för att de samhällsekonomiska intressena skall bevaras. Frågan är bara: Var går gränsen och hur skapar vi den smidigaste och effektivaste möjligheten att ta vara på våra tillgångar? Det är det frågeställningen gäller – inte ett val mellan det ena eller det andra.

Herr ROSQVIST (s) kort genmäle:

Herr talman! Herr Gustafson efterlyste mina synpunkter på trafiken Alingsås-Göteborg och sade att det åker 4 000 personer om året där. Det måste vara en felsägning.

(Herr *Sven Gustafson* i Göteborg: Det gäller per dag.)

4 000 per dag var alltså siffran. Jag måste säga, herr Gustafson, att jag inte är insatt i det aktuella fallet om just denna trafikdel. Men är det så att man kan ordna trafiken på ett mer smidigt sätt så förmodar jag att det är det som är anledningen till att man övergår från det ena transportmedlet till det andra. Men jag vill återigen betona att jag inte har tagit del av detaljerna i det här ärendet och därför inte kan yttra mig om dem.

Anledningen till att debatten om den fria konkurrensen och samhällsekonomin kom upp är det som står i moderata samlingspartiets partimotion, där man konstaterar att de nya värderingar som regeringen omfattar när det gäller trafikpolitiken är förkastliga. I de riktlinjer som vi socialdemokrater nu vill driva trafikpolitiken efter ligger de samhällsekonomiska aspekterna.

Är det någon som ändrat sig, herr Gustafson, är det inte vi. Det är moderaterna och sedan folkpartiet och centern som klart och tydligt talar om fri konkurrens mellan olika trafikmedel. Detta är, herr Gustafson, inte för- enligt med de samhällsekonomiska värderingarna på trafikpolitiken.

Herr SELLGREN (fp):

Herr talman! Jag skall i mitt anförande lägga några synpunkter på trafikpolitiken med utgångspunkt i det tema som folkpartiet har i sin motion i år, nämligen trafik i samverkan. Jag skall också återkomma till en del saker i herr Rosqvists anförande, men jag vill redan nu notera – eftersom herr Sven Gustafson i Göteborg inte har några fler repliktillfällen just nu – att det är klart att socialdemokraterna i år har hoppat av från ståndpunkterna i fjolårets utskottsbetänkande. Det är klart belagt.

Sett ifrån en socialliberal samhällssyn har hittills de olika trafikslagen i alltför stor utsträckning levt sitt eget liv. Inom ramen för en samhälls-ekonomiskt grundad trafikplanering bör de markanta gränsdragningarna mellan landsväg, järnväg, sjöled och flygväg utjämnas i största möjliga utsträckning. Det väsentliga är inte med vilket medel transportförsörjningen ordnas för landets olika delar. Vad som är väsentligt är att vi genom samverkan mellan olika transportmedel får en tillfredsställande transportförsörjning med hänsyn till befolkningstäthet, åtkomlighet för olika transportmedel, näringslivsstruktur, avstånd osv. Och det gäller både persontrafiken och godstrafiken.

Den konkurrens som vi anser måste finnas skall inte bedrivas mellan ett företag som erbjuder järnvägstransport och ett annat som erbjuder landsvägstransport eller sjötransport. Det skall i stället vara konkurrens mellan olika transportföretag som vart och ett använder sjö-, landsvägs- och järnvägstransporter i de mest effektiva kombinationerna.

En trafikpolitik med denna grundsyn förutsätter på godstransportområdet bl. a. en vidgad användning av utrustning som gör det möjligt att lätt flytta gods mellan tåg, lastbil och båt. För tunga transporter på längre avstånd måste även i en logistisk bedömning tonkilometerkostnaderna spela en stor roll. Sjöfarten – båttransporterna – har den lägsta tonkilometerkostnaden. Järnvägen har i sin tur väsentligt lägre tonkilometerkostnad än lastbilen. Det innebär att järnvägen bör vara det riktiga alternativet för landtransport av tungt gods. Det bör gälla från både transportekonomisk och samhälls-ekonomisk synpunkt.

För att kunna samverka krävs att öppenhet präglar även transportsektorn. Det kännetecknar redan näringslivet i övrigt. Det är också det bästa alternativet gentemot detaljregleringar. En trafik i samverkan skapas genom vidgad användning av enhetslastteknik och systemtransporter, den skapas genom anpassade taxor för systemtransporter baserade på enhetliga lastbärare (container, flak- och påhängsvagnar). Trafik i samverkan är också huvudförslaget i trafikpolitiska utredningens förslag. Det betyder att alla transportkunder skall ha samma tillgång till järnvägsspåret vare sig de är varuägare eller transportföretag. Målsättningen bör alltså vara ett optimalt utnyttjande av samhällets transportresurser. Därmed uppnås också en lägre belastning med tung trafik på landsväg.

Men ökad samverkan kan bli svår att genomföra med den inställning till frågan som SJ och även Åkeriförbundet redovisat i sina svar på trafikpolitiska utredningens betänkande. När man läser SJ:s remissyttrande

över TPU så framgår det klart att SJ i de här frågorna intar en, som jag skulle vilja kalla den, protektionistisk hållning i fråga om samarbetet mellan SJ och lastbilsföretagen. Det saknar motsvarighet i modern företagspolicy. SJ vill utveckla samverkan på sina egna villkor. Det är också märkligt att SJ här har fått ett starkt stöd från Åkeriförbundets sida mot den föreslagna linjetariffen.

Jag vill bemöta herr Rosqvist då han talar om att SJ har ett väl utvecklat tåg-bil-godssystem och utnyttjar och tillhandahåller en containertrafik som ligger väl framme. Ja, herr Rosqvist, men containertrafik i dagens mening har förekommit i omkring elva år och ändå börjar inte SJ tillämpa enhetslasttekniken på ett ekonomiskt riktigt sätt förrän man kan genomföra de planer som herr Rosqvist nu redovisat. De flesta containervagnar SJ nu har rymmer bara två containers och väger sammanlagt ca 18 ton medan den totala bruttovikten för en tvåaxelvagn är 40 ton. Den genomsnittliga nyttolasten skulle med SJ:s nuvarande möjligheter knappast vara större än transportredskapets totala egenvikt. En bättre samordning mellan såväl järnvägs- som sjötransporter även när det gäller standard och liknande skulle verksamt bidra till en teknisk utveckling som ger högre nyttolast och därmed lägre kostnader. Här vill nu SJ utveckla ett eget isolerat system. Detta är inte bra i en totalsyn på enhetslasttrafikens område.

En annan viktig fråga i strävandena mot ökad samverkan mellan olika transportmedel är tillgången till godsterminaler. Det gäller kanske främst storstäderna men även andra delar av landet såsom större orter och hamnanläggningar. Mycket stora besparingar, såväl för landet som för transportkunderna, skulle göras om man lyckades bryta den som jag vill kalla mycket risiga ordning som f. n. råder på terminalområdet. De mest avskräckande exemplen utgör förhållandet mellan statens järnvägar och ASG. Deras oförmåga att samverka i gemensamma godsterminaler kostar transportkunderna och samhället stora pengar. En noggrannare samplanering av framtida godsterminaler måste komma till stånd.

Innan jag säger något om persontrafiken vill jag anknyta till herr Magnussons i Kristinehamn anförande i vilket han lade stor vikt vid fordonslängden. För min del finns i trafikpolitiska utredningen de mest vägande argumenten för trafiksamverkan när det gäller linjetariffen; samverkan mellan järnväg och lastbil. Där finns också ett sakligt och utförligt underlag för de förslagen. Jag måste dock erkänna att underlaget för förslaget om ändring av fordonslängden för lastbil är tunnare, i varje fall när det gäller trafiksäkerhetsmässiga och samhällsekonomiska konsekvenser. Man kan vänta att trafiksäkerhetsutredningen kommer med ytterligare synpunkter på fordonslängden, och det kan därför vara skäl att invänta det slutliga ställningstagandet.

Kravet på samverkan gäller också persontrafiken. Utskottets ordförande har i sitt anförande diskuterat den uppenbara bristen på samordning genom SJ:s egna persontransporter, vilket också kommit till uttryck i replikskiftet mellan honom och herr Rosqvist utan att herr Rosqvist kunnat ge någon ledtråd.

F. ö. borde väl 4 000 resande per dag mellan Alingsås och Göteborg vara ett tillfredsställande underlag för att skapa en god regional transportförsörjning med järnvägstrafik. Men jag vill anföra ett annat av de många exempel som visar SJ:s direkt fientliga hållning gentemot trafiksamverkan på persontrafikens område. För jämnt fem år sedan sade SJ:s chef nej till samarbete mellan SJ och Norrlandskustens bussföretag. Därmed satte han stopp för en snabb och rationell personlinje utmed ostkusten. Genom att samordna busslinjen Luleå–Sundsvall med järnvägssträckan Sundsvall–Stockholm skulle man i praktiken fått en förlängd ostkustbana för persontrafiken. Vad som behövdes var en tidtabellsmässig samordning, som i dag är praktiskt taget genomförd, och en taxemässig samordning. Men projektet sprack på det senare. Med en genomgående taxeberäkning skulle biljettpriset Luleå–Stockholm bli högst 70 % av priset för resa med andra klass. Liknande fördelar skulle gälla för övriga kuststäder söder om Luleå. Enligt 1971 års taxor skulle en tur och retur-resa Luleå–Stockholm i samtrafik kosta 160 kr. mot 256 kr. vid betalning för varje delsträcka buss-järnväg, s. k. snittaxa. Den beräknade trafikökningen för järnvägen skulle på sträckan Sundsvall–Stockholm kunna klaras med befintliga resurser. SJ:s trafikekonomi skulle alltså ha förstärkts genom denna samverkan. Men att med lägre priser och bättre service locka resenärer till SJ tilltalar tydligen inte SJ-chefen.

Slutligen, herr talman, vill jag beröra en fråga som herr Rosqvist tog upp i sitt anförande. Han åberopade direktiven till den trafikpolitiska utredningen och sade att kostnadsansvaret inte skall knytas till varje trafikgren. Det är möjligen den upptäckten som har föranlett den socialdemokratiska gruppen i trafikutskottet att hoppa av från sitt ställningstagande i fjol. Men, herr Rosqvist, direktiven är inte så skrivna att de klart anvisar utredningen att man i fortsättningen skall knyta kostnadsansvaret till transportområdet som helhet. När statsrådet Norling skrev direktiven angav han som en tanke i sammanhanget att man kunde se på den saken, men han lämnade inte några klara direktiv om att den framtida trafikpolitiken skulle läggas upp med ett totalt kostnadsansvar inom hela transportsektorn.

Nu skulle jag vilja fråga herr Rosqvist: Har det skett en kantring på det här området, så att vi i det fortsatta arbetet i trafikpolitiska utredningen kommer att styras i den riktning som i direktiven mera angavs som en möjlig väg att undersöka i förbifarten? Är det en klar kantring, eller hur ligger det till på den punkten? Jag upprepar alltså bara herr Sven Gustafsons i Göteborg fråga till herr Rosqvist: Vart är herr Rosqvist på väg?

Herr MAGNUSSON i Kristinehamn (vpk) kort genmäle:

Herr talman! Jag fattade herr Sellgrens inlägg så att också han uttalade tvöksamhet när det gäller längden 18 m och att han ville se vad som kommer litet längre fram.

I en tidning som heter Moderna Transporter fanns det i mars en artikel, där man intervjuat företrädare för de olika partierna om deras inställning till förslaget. I artikeln säger man att socialdemokrater och kommunister står helt bakom längden 18 m, medan däremot borgerligheten är kluven.

Om denna sägs: "Att både ha samhällsekonomi som ledstjärna (där satsning på SJ ingår som en viktig del) och stötta upp lastbilstransporterna till 100 procent är sannerligen inte det lättaste." Det tycker jag i viss mån har visat sig även i dag.

Vad jag vill dra fram är närmast att vid tidpunkten för tidningsartikeln hade både folkpartiet och moderaterna tydligen en rätt positiv inställning till gränsen 18 m och tänkte acceptera den, medan centerns attityd var svårare att få grepp om. Då uppstår frågan: Vad är det som skett sedan tidningsartikeln skrevs och som gör att man har en mer negativ inställning i dag?

Herr ROSQVIST (s) kort genmäle:

Herr talman! Herr Sellgren frågade vart jag var på väg. Jag får returnera den frågan till herr Sellgren.

Herr Sellgren borde veta att jag inte skrivit direktiven till trafikpolitiska utredningen. Herr Sellgren däremot, som sitter i trafikpolitiska utredningen och har till uppgift att ta del av direktiven och fatta beslut, borde veta vad de innehåller.

Herr Sellgren och herr Lothigius, som tidigare deltagit i debatten har i trafikpolitiska utredningen varit med om att exempelvis fatta beslut om att längden på lastbilar bör minska från 24 till 18 m. Jag betonade i mitt huvudanförande att flera utredningar, bl. a. den trafikpolitiska utredningen, varit parlamentariskt sammansatta. Där har ni haft möjlighet att yttra er. I likhet med herr Magnusson i Kristinehamn vill jag fråga: Vad har hänt? Varför har ni svängt på det här sättet?

Trafikpolitiska utredningen anförde bl. a. trafiksäkerhetsaspekter som skäl till att man bör minska längden på lastbilarna från 24 till 18 m. Trafiksäkerhetsutredningen gör en utvärdering av detta och den är i det närmaste klar. Så mycket kan jag säga, herr Sellgren, att även trafiksäkerhetsaspekterna talar mycket starkt för att längden på lastbilarna skall minskas från 24 till 18 m. Men då kommer man också in på bedömningar om huruvida man skall ha kvar de långa bilarna för att de ger billiga transporter, trots att de kan orsaka trafikskador och död på vägarna. Den frågan, herr Sellgren, måste vi också ta ställning till när vi behandlar trafikpolitiken och nämner de samhällsekonomiska aspekterna. Här kommer även de mänskliga aspekterna in.

Sedan när det gäller järnvägen Alingsås-Göteborg är det väl så, herr Sellgren, att det för oss inte är det viktigaste om människor åker si eller så, utan det viktigaste beträffande persontrafiken är att för människorna ute i landet nå den bästa trafiklösningen. Då får inte frågan gälla om trafiken skall gå på räls eller landsväg. Det som är bäst för människorna skall vara det dominerande. Vad som är bäst i fallet Alingsås-Göteborg undandrar sig min bedömning f. n.

Herr SELLGREN (fp) kort genmäle:

Herr talman! När det gäller direktiven till den trafikpolitiska utredningen tycker jag att huvuddirektiven, såsom de är skrivna, och den inställning

jag har svarat bäst mot vad som står i utskottsbetänkandet om hur trafikpolitiken från samhällsekonomiska och regionalpolitiska utgångspunkter skall fungera utan snärjande detaljregleringar: "Så sker om varje transportmedels tjänster prissätts med hänsyn till de samhällsekonomiska kostnaderna."

När det sedan gäller fordonens längd och trafiksäkerheten måste herr Rosqvist ha sprungit före utredningen, för det han talar om från trafiksäkerhetssynpunkt behandlas inte i trafikpolitiska utredningens betänkande. Den utredningen har inte tagit fram något underlag när det gäller trafiksäkerhetsfrågorna. De aspekterna skall komma fram i samband med trafiksäkerhetsutredningens betänkande. Och från den utredningen har jag ännu inte hört någonting. Har herr Rosqvist gjort det?

Herr ROSQVIST (s) kort genmäle:

Herr talman! Ett av argumenten för att förorda 18 m i stället för 24 m var trafiksäkerhetsaspekten – det står i trafikpolitiska utredningens betänkande.

Herr SELLGREN (fp) kort genmäle:

Herr talman! Jag har tidigare offentligt vid flera tillfällen framhållit att uttalandet om trafiksäkerhetsaspekten när det gäller fordonslängden har kommit med av misstag i trafikpolitiska utredningens betänkande. Detta har också bekräftats från utredningens sida. När jag läste korrekturet till betänkandet före tryckningen anmärkte jag på att denna passus om trafiksäkerhetsaspekten var med. Jag fick sedan klarsignal om att den skulle tas bort men samtidigt ett besked om att på grund av ett olycksfall i arbetet just den bisatsen kommit med.

Detta med trafiksäkerheten har man sedan hakat upp sig på i alla debatter. Trafiksäkerheten finns emellertid inte med som underlag i trafikpolitiska utredningens ställningstagande i fråga om fordonslängden.

Nu har jag sagt det ännu en gång, herr Rosqvist.

Herr CLARKSON (m):

Herr talman! Sverige ligger i utkanten av Europa och behöver inte minst av den anledningen goda luftfartskommunikationer. Sveriges egen geografiska utsträckning är sådan att vi även behöver ett ordentligt fungerande inrikesflyg. I trafikutskottets betänkande har man också instämt i de önskemål som olika motionärer framställt om att luftfartens problem skall utredas och infogas i ett samordnat trafiksystem. Jag hoppas att utskottets önskan snabbt villfares, eftersom luftfartens problem i Sverige är mångskiftande och pockar på en snabb lösning.

Jag skall börja med att tala om inrikesflyget. Just de svenska geografiska förhållandena skulle motivera ett verkligt folkflyg här i Sverige. Det har vi inte fått, och det har många orsaker. Att flyga med inrikesflyg i Sverige är dyrt, krångligt och tidskrävande. Priserna på flygtransporter i Europa är relativt sett mycket höga gentemot den övriga världen och i Sverige

är de ännu högre, relativt sett, än i Europa i övrigt. Det har att göra med den uppdelning av inrikestrafiken som har skett, även om inrikesflyget egentligen är monopoliserat.

Linjeflygs tekniska utveckling har inneburit att man har måst sätta priser på inrikesflyget i Sverige som har blivit alldeles för höga. Det har gjort att den del av inrikesflyget som t. ex. SAS har hand om är en mycket lönsam verksamhet – så lönsam att man skulle kunna hävda, med någon tillspetsning av problemet, att svenskt inrikesflyg, utövat av SAS, ger så höga förtjänster att dessa täcker förlusterna av det danska inrikesflyget. Det är glädjande att SAS och Linjeflyg har nått en överenskommelse om att en del av de flygningar som SAS nu utför skall ske för Linjeflygs räkning, så att därigenom Linjeflygs ekonomiska underlag förbättras. Hur stor vän man än är av det skandinaviska flygbolaget SAS måste målet på lång sikt vara att svenskarna får ett eget inrikesflyg.

Det är också tidskrävande att utnyttja svenskt inrikesflyg. Det beror på att nästan allt inrikesflyg i Sverige går över Stockholm. Det är hög tid att vi får ett fungerande tvärgående nät, så att alla transporter inte nödvändigtvis måste ske med mellanlandning i Stockholm. Trots att Linjeflygs och SAS flygpriser är höga har vi dessutom på många linjer dålig kapacitet. Det är angeläget att vi får ett smidigare transportsystem för inrikesflyget i Sverige. Vi i moderata samlingspartiet tror också att mer vidsyn och en mer fri konkurrens skulle vara till fördel för både priser och utvecklingen mot ett äkta folkflyg i Sverige.

När det gäller en annan flygverksamhet, nämligen charterflyget, är förhållandena i Sverige närmast katastrofala. Någon större del av chartertransporterna utförs inte längre av svenska företag, utan hundratusentals svenska utrikesresenärer transporteras på utländska luftfartyg. Det hade ur sysselsättnings- och nationalekonomisk synpunkt varit synnerligen värdefullt om vi hade haft ett fungerande svenskt charterflyg. Utskottet har vid flera tillfällen behandlat motioner, avsedda att stimulera charterflygbranschen i Sverige, men inte kunnat finna någon lösning. Det är svårt att i dag ge uppslag till hur man skall kunna stimulera charterflygbranschen i Sverige så att den verkligen kommer att fungera. Det är uppenbart att bestämmelser och företagsekonomiska förhållanden här i landet är sådana att charterflygbranschen åtminstone inte t. v. kan uppleva någon blomstring.

Vi har också ett hämmat allmänflyg som – om det blev beaktat i en framtida samordning av luftfartspolitiken – skulle kunna utvecklas mycket bättre än hittills. Det är många fördomar som hejdar allmänflygets utveckling. Man tror att det är ett flyg för ett besuttet fåtal, s. k. direktörsflyg. Man känner inte till att allmänflyget i själva verket är en omfattande flygverksamhet med smärre luftfartyg. Det är s. k. bruksflyg, taxifyg, kartflyg och reklamflyg. Vi har också privatflyg. Vi har affärsflyg, dvs. företagens egen flygverksamhet, och tjänsteflyg, bestående av polisflyget, ambulansflyget och frivilliga flygkåren, skogsbrandsbevakning, räddningsflyg, undsättningsflyg osv. Vi har hela den viktiga skolflygverksamheten med både motorflygplan och segelflygplan; det är de kommersiella flygskolorna som

utövar den verksamheten. Till sist har vi flygsporten i form av motorflyg och segelflyg, som i den mån den bedrivs vid flygklubbarna i grunden innebär en förbättring och stimulering av flygförarnas och navigatörernas skicklighet.

Allmänflyget i Sverige måste få bättre förhållanden. En av de saker som jag strax skall återkomma till och som är nödvändig för åtminstone allmänflyget i Stockholmsregionen är bevarandet av Bromma flygplats. Om det har emellertid herr Lothigius redan talat. Men jag skulle vilja säga några saker till om flygplatser i Sverige och kommer därvid också in på Bromma flygplats.

Motioner i dessa frågor är uppskjutna till höstens riksmöte. Eftersom Brommabeslutet fattades med mycket knapp majoritet, övervägande socialdemokratisk, får man kanske med tanke på den aktuella politiska utvecklingen allvarligt räkna med att en ny riksdag inte kommer att ta ett likadant beslut. Därför skulle chanserna för ett bevarande av Bromma kunna stiga med ett, som jag ser det, lyckligt utfall av höstens riksdagsval. Jag hoppas därför att de ca 20 milj. kr. som luftfartsverket har fått för ombyggnader ute på Arlanda för Linjeflygs räkning fram till riksdagsvalet i september används i så liten utsträckning som möjligt, så att inte alltför mycket pengar blir bortkastade om nu riksdagen i höst skulle komma att ändra beslutet om Brommas nedläggning.

Under alla förhållanden och med anknytning till vad jag sade om allmänflyget är det viktigt att man inte gör någonting förhastat med Bromma flygplats utan bevarar den t. v. för allmänflygets bruk. För utan Bromma finns ingen flygplats för det viktiga expanderande allmänflyget i Stockholmsregionen.

Med hänvisning till vad jag nu har sagt om luftfartsförhållandena yrkar jag i likhet med herr Lothigius m. fl. bifall till trafikutskottets hemställan.

Herr LÖVENBORG (vpk):

Herr talman! Jag vill i all korthet plädera för motionen 498 som följts upp av herr Magnusson i Kristinehamn i reservation nr 4.

Trafikutskottets ordförande och jag diskuterade i någon mån tidningspolitik i anledning av ett utskottsärende förra veckan. På det området finns det ju något som heter upplagespiralen. Denna innebär att tidningarnas upplagor minskar, vilket medför bortfall av prenumeranter. Minskad upplaga betyder i sin tur ännu färre annonsörer, och då minskar prenumeranterna ännu mer osv., tills tidningen läggs ner.

På järnvägstrafikens område finns det ju en liknande spiral. Priserna höjs. Det blir minskat antal resande, och priserna höjs ännu mer för att kompensera bortfallet av resande och gods, och det leder till att ännu färre använder sig av järnvägstrafiken.

Eller det kan fungera så här. Antalet resande minskar därför att det är för dyrt eller för dålig service. SJ:s rationaliseringsivrare vill täcka inkomstbortfallet genom att dra in turer, så att det blir trångt och opraktiskt att åka med statens järnvägar. Då är det ännu färre som reser, och SJ kan lägga fram en statistik som visar att här börjar det vara dags för indragning.

Det är de här kombinerade orsakssammanhangen som ligger bakom planerna och antydningarna om indragning av persontrafiken på sträckorna Övertorneå–Karungi och Gällivare–Arvidsjaur. Vi anser SJ:s politik bl. a. när det gäller dessa bandelar vara felaktig. Man har genom ständiga taxehöjningar och försämrad service undergrävt trafikunderlaget så att man så småningom kan hänvisa till ett mycket lågt utnyttjande, och då börjar man planera för den avgörande stöten.

När det gäller de i motionen nämnda bandelarna är det alldeles uppenbart att de befinner sig i farozonen. I första hand är det persontrafiken som man vill strypa med hänvisning till den minskade resandefrekvensen.

Jag vill notera att trafikutskottet i flera avseenden har positiva skrivningar när det gäller trafikpolitikens framtida målsättningar. På s. 13 i betänkandet finner man bl. a. följande:

”Det står enligt utskottets mening alldeles klart att järnvägarna i framtiden måste spela en betydande roll för både gods- och persontransporter. Även miljöhänsyn och trafiksäkerhetsskäl liksom önskvärdheten av en mera energisnål trafik gör det nödvändigt att den rälsbundna trafiken stimuleras. Taxepolitiken måste bedrivas med tanke härpå och vidare måste SJ över huvud taget försöka göra sin del av den kollektiva trafiken mera attraktiv och bättre anpassad till trafikanternas önskemål.”

Det där är ju kloka formuleringar, som knyter väl an till bl. a. vårt partis trafikpolitiska linje. Det är också positivt när man säger ifrån att någon nedläggning av järnvägar och järnvägsstationer i vart fall inte får ske under pågående utrednings- och planeringsarbete.

Men människor kommer inte att kunna kommenderas att använda sig av järnväg i stället för att ta bilen. Järnvägsåskandet måste kunna grundas på en påvisbar överlägsenhet. Det måste framför allt vara billigare, och det måste också vara mera rationellt.

Detta är emellertid precis vad som saknas när det gäller de bandelar som aktualiserats i vår motion. Man frågar sig vilken effekt det skulle få om priserna på dessa sträckor under en tidrymd av ett år sänks för gods- och personbefordran med 50 % och SJ verkligen lägger sig vinn om att förbättra servicen gentemot resenärerna, inrättar flera turer, anpassar tiderna till resenärernas behov och önskemål på ett annat sätt än nu? Vi motionärer tycker att det vore värt att göra ett sådant försök just på ett par linjer som har en mycket svag resandefrekvens. Då får man ju se om trafikminskningen på dessa sträckor beror på ovilja att använda järnvägen eller om den beror på att folk tycker det är för dyrt och för orationellt.

Nu påpekas det i utskottets skrivning, liksom i herr Magnussons reservation, att en prövning skall ske innan något definitivt beslut om nedläggning fattas, men nog vore det väl värdefullt att till denna definitiva prövning ha ett material till förfogande från ett sådant intressant försök. Då kunde man ju med större säkerhet fatta definitiva beslut eftersom man i vart fall hade prövat, om den svaga beläggningen beror på befolkningens totala ointresse av järnvägstrafik eller om en nedåtgående trend kan brytas genom kraftiga stimulansåtgärder.

Järnvägstrafiken måste sättas in i sitt totala samhällsekonomiska sammanhang. Då blir det ingen vinst om man successivt vidtar åtgärder som överför trafik från järnväg till landsväg. Vi anser tvärtom att trenden nu måste radikalt vändas och järnvägstrafiken stimuleras på alla tänkbara sätt.

Vi anser också att en försöksverksamhet av det slag vi föreslår kan ge en uppfattning om vilka möjligheter som finns på detta område. Självfallet tror vi också att den skulle ge ett sådant resultat att det nedläggningshot som svävar över de nämnda bandelarna definitivt sopas bort.

Jag yrkar bifall till herr Magnussons i Kristinehamn reservation nr 4.

Fru TILLANDER (c):

Herr talman! Jag har med tillfredsställelse konstaterat den positiva grundtonen i utskottets behandling av motionen 327. Det gör att jag dristar mig att något utveckla de synpunkter som motionen kortfattat tog upp. Tonvikten i motionen ligger på statligt stöd till kollektivtrafik. När man då överväger vilka trafiksystem som tekniskt sett kan komma i fråga, bör alternativet med trådbussar uppmärksammas på ett helt annat sätt än vad som hittills skett.

Om vi skall kunna lösa tätorternas trafik- och miljöproblem, krävs det en ökad satsning på kollektivtrafiken. Men en ökad andel kollektivtrafik accentuerar också önskvärdheten av miljövänligare fordon än dagens. Dieselbussen har visserligen förbättrats under senare år, men det är troligt att den inte kan utvecklas till att motsvara framtida krav på avgas- och bullerfrihet. Enligt trafikbullerutredningens förslag skall bullernivån för stadsbussar fr. o. m. 1984 sänkas till 75 decibel vid mätningar enligt ISO-normen.

Ingen av de busstyper som i dag finns på marknaden uppfyller dessa krav, och det är tveksamt om bussfabrikanterna kan hinna få fram så tystgående dieselbussar.

Då för kollektivtrafiken i ökad utsträckning kommer att reserveras särskilda körfält och bussgator, är det speciellt viktigt att bussarna görs tystare, eftersom även enstaka fordon upplevs som störande. De omgivningshygieniska olägenheterna av accelererande fordon med höga ljudnivåer kan troligen inte övervinnas med dieseldrivna bussar. I stället får man studera andra fordonstyper som kan motsvara dessa krav. Eldrivna fordon utgör, enligt vad som kan överblickas i dag, ett av de bästa sätten att lösa trafikens miljöproblem. Dels elimineras avgaserna, dels reduceras bullret kraftigt, i synnerhet vid start och acceleration.

Av eldrivna fordon anses ännu trådbussen vara det mest realistiska alternativet. Här i Sverige har trådbussdebatten fått ny fart under senare år. I flera kommuner har man på grund av de ökade miljökraven aktualiserat frågan om elektriskt drivna bussar. Vi har också fått en debatt i fackpressen om trådbussens för- och nackdelar. Vid Svenska lokaltrafikföreningens årsmöte i Uppsala 1974 diskuterades också eldrivna bussar, bl. a. med företrädare för ASEA, som f. ö. tillverkat elutrustningen till de trådbussar som tidigare fanns i Stockholm och Göteborg. Samma för-

ening arrangerade i november förra året en resa till Schweiz och Västtyskland, där man studerade olika slags eldrivna bussar. I resan deltog ca 100 personer, huvudsakligen tjänstemän och förtroendevalda från trafikföretagen.

Även utomlands har intresset för trådbussar ökat, särskilt efter oljekrisen. Här kan nämnas några länder där trådbussen upplever en renässans. I Frankrike, Italien, Schweiz och även i vårt grannland Finland ökar intresset för trådbussar. I Sovjetunionen, som f. ö. är världens största trådbussnation med över 90 trådbussanläggningar, tillkommer årligen 7-10 nya trådbussnät. Även i flera andra öststater är intresset mycket stort.

Trots uppenbara fördelar med eldrivna fordon har dessa inte fått den spridning som är önskvärd ur miljösynpunkt. Anledningen härtill är säkerligen de höga initialkostnaderna. De beror på att trådbussen är dyrare i inköp än en dieselbuss och att det dessutom krävs en fast anläggning i form av kontaktledning, kabel och likriktarstationer. Investeringskostnaden för ett trådbussnät blir därför minst dubbelt så hög som för fortsatt dieselbusstrafik. Det betyder inte att trådbussen blir dubbelt så dyr i drift som en dieselbuss. Trådbussen och den fasta anläggningen har nämligen väsentligt längre livslängd än en dieselbuss.

Den av regeringen tillsatta utredningen om kollektivtrafik i tätort, KOLT, föreslår i sitt betänkande att statsbidrag skall kunna utgå till byggande av större busshållplatser, särskilda bussgator, vind- och regnskydd samt trafiksignaler som prioriterar kollektivtrafiken. Förslaget innebär också att den s. k. tunnelbanekungörelsen ändras till att även omfatta spårtrafikanläggningar som inte uppfyller kraven på planskilda korsningar och egen banvall. Vidare föreslår KOLT att statsbidrag även skall utgå till spårtrafikanläggningars överbyggnad och tillhörande fasta anläggningar för kraftförsörjningen. Anläggningar för elektrisk bussdrift nämns över huvud taget inte i KOLTS:s förslag.

Den skrivning som utredningen föreslår för de nya statsbidragsbestämmelserna ger inte utrymme för motsvarande bidrag till fasta anläggningar för elektrisk bussdrift, i första hand trådbussdrift. Eftersom trådbussdrift under de närmaste 10-15 åren anses vara den enda praktiskt realiserbara formen av tysta och avgasfria bussar är detta olyckligt. Statsmakterna kan här direkt bidra till skapandet av en bättre miljö i städerna genom att underlätta lokala beslut. Att undanta fasta anläggningar för elektrisk bussdrift vore att hämma utvecklingen.

Vi motionärer vill därför att de fasta anläggningar som krävs för kraftförsörjningen av eldrivna bussar blir bidragsgilla på samma sätt som föreslås gälla för motsvarande anläggning avsedd för spårtrafik.

Jämfört med spårtrafikanläggningar kräver trådbussen relativt små investeringar. Detta betyder att trådbussen kan bli ett mer realistiskt alternativ än spårtrafik i betydligt fler kommuner. Som exempel kan nämnas att anläggningskostnaderna för spårväg inkl. kontaktledning uppgår till ca 1 500 kr. per meter, medan kostnaden för trådbussens kontakt-

ledning uppgår till bara ca 300 kr. per meter. Det är således minst fem gånger dyrare att anlägga ett spårvägsnät. För tunnelbana är kostnaden ännu högre än för spårvägstrafik. Om vi antar att Stockholm, Göteborg och Norrköping under en viss tid erhåller statsbidrag för spårtrafikaneläggningar på sammanlagt 100 milj. kr., så kommer vi fram till att man för samma belopp kan ge statsbidrag till kanske 15 kommuner med anläggningar för elektrisk bussdrift.

Om statsbidrag erhålles med 85 %, dvs. samma procentsats som föreslås gälla för kontaktledning avsedd för spårvägstrafik, blir trådbussens konkurrenssituation helt annorlunda. Statsmakterna kan här alltså genom subventioner direkt bidra till skapandet av en bättre miljö i de större tätorterna. I USA och Frankrike får trafikföretag statsbidrag till trådbussar.

Enligt vår uppfattning bör KOLT:s förslag till ändrade statsbidragsbestämmelser utan större svårigheter kunna utvidgas till att även omfatta fasta anläggningar för elektrisk bussdrift. I departementschefens direktiv till utredningen, vilka återfinnes på s. 19–25 i SOU 1975:47, står på s. 24 fjärde stycket följande:

”I fråga om *de tekniska betingelserna för kollektivtrafiken* bör de sakkunniga närmast inrikta sig på de kollektiva färdmedel som f. n. används och som under den närmaste tioårsperioden bedöms komma till användning, dvs. främst bussar och i större städer olika spårbundna system. Även modifierade former av dessa trafikmedel – exempelvis efterfrågestyrda bussar – bör beaktas med hänsyn till deras sannolika användning under den ifrågavarande perioden.”

Detta bör rimligen kunna tolkas så, att även trådbuss bör ingå i utredningens arbetsuppgifter. En trådbuss är ju faktiskt en modifierad form av buss, där man ersatt dieselmotorn med en elmotor och samtidigt försett den med strömavtagare på taket. Många trafikföretag kommer inom de närmaste åren att påbörja en förnyelse av den mycket stora busspark som anskaffades till högertrafikomläggningen. Vi har sålunda ett unikt tillfälle att under en relativt kort tidsperiod införa ett mycket stort antal miljövänliga elbussar.

Vid Svenska lokaltrafikföreningens studiebesök i Schweiz och Västtyskland konstaterades att dagens trådbussar hunnit en generation längre än de trådbussar som tidigare fanns i Stockholm och Göteborg.

Det är angeläget att det även inom landet bedrivs ett utvecklingsarbete för att få fram miljövänliga bussar. Svensk teknik och svenska företag ligger relativt långt framme vad gäller tillverkning av trådbussar. ASEA har tidigare tillverkat trådbussar och har också utvecklat tyristor-tekniken. Svenska Utvecklingsaktiebolaget har framhållit att trådbussen har goda utvecklingsmöjligheter. Bl. a. bör det bli möjligt att öka reskomforten genom lägre instigningshöjd tack vare elmotorerna, något som har stor betydelse inte minst för äldre och handikappade. Den nya tyristor-tekniken som medför en mjuk gång bidrar också till att höja reskomforten.

Om vi skall få i gång ett utvecklingsarbete när det gäller eldrivna fordon

krävs det något slags stimulans. Jag kan här nämna att det i Västtyskland pågår utveckling av olika former av eldrivna bussar. Detta utvecklingsarbete betalas till 75 % av Bundesministerium für Forschung und Technologie. Även i Frankrike är staten direkt engagerad i utvecklingen av eldrivna fordon.

Vi motionärer vill därför framhålla vikten av att utvecklingen av nya och modifierade typer av eldrivna fordon stimuleras genom statligt stöd till berörda företag. Av särskilt intresse är utvecklingen av kombinerade tråd- och batteridrivna system.

Herr talman! Som framgått av det sagda utgör ett kollektivt trafiksystem med trådbussar ett alternativ som är värt att tas upp till allvarlig granskning i den beredning som inom regeringens kansli arbetar med trafikfrågor. Det har också utskottet understrukit med anledning av motionen. Jag har därför inget särskilt yrkande.

Herr NYHAGE (m):

Herr talman! Med anledning av att SJ i skrivelse till regeringen i början av det här året aktualiserade nedläggningen av bl. a. all trafik på bandelen Ulricehamn–Gånghester och persontrafiken på linjen Borås–Varberg yrkade herr Magnusson i Borås och jag i motion nr 1595 att riksdagen skulle uttala att någon nedläggning av den ifrågavarande trafiken ej skulle kunna övervägas förrän frågan om ersättningstrafik lösts på ett tillfredsställande sätt.

Det finns här anledning att åter erinra om de skäl som vi åberopade för vårt yrkande och som självfallet allttjämt kvarstår. På båda linjerna är såväl person- som godstrafiken av stor betydelse för de berörda kommunerna. En nedläggning skulle bl. a. drabba dels många s. k. pendlare, dels ett antal elever vid gymnasieskolorna i Borås, Ulricehamn och Mark. Näringslivet skulle få klart försämrade transportmöjligheter för sitt gods. Vägarna i bygden – framför allt väg nr 41 mellan Borås och Varberg – är inte i sådant skick att de utan en ordentlig upprustning kan accepteras för ersättningstrafik. Den trafikpolitiska utredningen, som just sysslar med hithörande frågor, bör rimligen få fullgöra sitt arbete innan omfattande nedläggningar av bandelar får vidtagas. Slutligen måste också de berörda kommunerna informeras och deras uppfattning och synpunkter inhämtas.

Utskottet har i sitt betänkande deklarerat att järnvägstrafiken bör kunna utvecklas i positiv riktning, och utskottet anser att statsmakterna bör tilldela järnvägarna en mer betydande roll i den framtida transportförsörjningen. Utskottet uttalar att någon nedläggning av järnvägar mot berörda kommuners vilja inte får ske under pågående utrednings- och planeringsarbete. Utskottet hänvisar slutligen till kommunikationsministerns meddelande tidigare i år att någon åtgärd från regeringens sida med anledning av SJ:s skrivelse inte är aktuell och att någon nedläggningsprövning inte kan ske före utgången av budgetåret 1976/77.

Vad utskottet här har anfört måste tolkas så, att nedläggningshotet

mot de i vår motion berörda bandelarna t. v. är avvärjt. Detta hälsas naturligtvis med tillfredsställelse, liksom det uttalande som trafikutskottets ordförande tidigare i dag gjorde med anledning av motionen. Av erfarenhet vet vi emellertid hur snabbt förändringar kan ske på det här området. Utskottet borde därför enligt min mening klart ha deklarerat att upprustningen av de ifrågakvarande vägarna skall vara genomförd innan frågan om nedläggning av de berörda bandelarna åter aktualiseras, om nu detta över huvud taget måste ske.

Herr talman! Åberopande den positiva tolkning som jag alltså gör av utskottets ställningstagande till det ärende jag berört ställer jag vid det här tillfället inget särskilt yrkande.

Herr DANELL (m):

Herr talman! I motionerna 798 och 1533 har jag tagit upp ett par luftfartsfrågor, och jag tänkte göra några korta kommentarer i anslutning till dem med en avslutande fråga.

I motionen 798 om charterflyget har jag följt upp en fråga från tidigare motioner om försöken att skapa fler resmål. Vi måste nämligen öka antalet resmål för att öka valfriheten på marknaden och erbjuda fler människor att åka med charterflyg, som för de flesta är den enda möjligheten att få en mer exotisk semester än vad de annars kan få. Jag menar också att vi måste ändra charterbestämmelserna, eftersom de i vissa delar är alltför detaljerade och sätter onödiga krokben för verksamheten. Inte minst en jämförelse med de reguljära flygföretagens s. k. IT-trafik visar att charterflyget inte arbetar på lika villkor. Det borde föranleda en översyn av de nuvarande reglerna. Detta skulle också kunna medföra nybildning av företag i branschen, vilket herr Clarkson var inne på. Om man eftersträvar fler företag i branschen tror jag att enda möjligheten är att man ändrar bestämmelserna och inte söker efter andra stimulanser. På det sättet får man en naturlig tillväxt.

Utskottet hänvisar till DAC-kommittén – det gemensamma skandinaviska arbetet i dessa frågor – och säger att ett betänkande som väntas under våren 1976 kommer att handla just om liberalisering av charterbestämmelserna. Det är bra. Dess värre har kommitténs delbetänkande, som skulle ha kommit under våren, av någon anledning frusit inne. Efter vad jag förstår skall vi emellertid under sommaren få ett betänkande från DAC-kommittén beträffande dessa frågor, och min förhoppning liksom utskottets är att det kommer att gå åt rätt håll. Vi får anledning att återkomma till dessa frågor när vi ser vilka förslag kommittén lägger fram.

I min andra motion, 1533 om inrikesflyget, har jag berört två frågor. Den första gäller förhållandet mellan SAS och Linjeflyg i vad avser inrikestrafiken. Detta har herr Clarkson redan varit inne på, och jag delar hans uppfattning.

Den andra frågan är något svårare. Den gäller förhållandet mellan Linjeflyg och den enskilda flygföretagsamhet som finns på området, taxifyg

med eller utan reguljär trafik. Här finns inget existerande regelsystem. Tillvaron är därför ganska osäker för dem som arbetar i branschen. Vissa flyger något som kan betraktas som reguljär trafik, stundom efter muntligt tillstånd. Andra flyger reguljär trafik efter inofficiella regler och praxis.

För ett par år sedan kom man i ett skandinaviskt luftfartssamarbete överens om att försöka utveckla något som kallades linjetaxi. Det skulle skapa en möjlighet att på vissa premisser under en viss tid ge tillstånd att flyga reguljär trafik. Luftfartsverket i Sverige har behandlat frågan och bett regeringen fatta beslut om reguljär trafik under benämningen linjetaxi för att skilja den från annan reguljär trafik och få ett enkelt och lättfattligt regelsystem, som klart skulle visa vilka regler som var avgörande för marknaden. Regeringen har inte velat använda de nya reglerna utan fortsätter att tala om reguljära tillstånd i olika former. Det har inte förenklats tillvaron – tvärtom finns osäkerheten kvar.

Utskottet har inte alls behandlat den delen av min motion i sitt betänkande. Det är bra att utskottet föreslår att luftfartens roll skall komma in i den samordnade trafikpolitiken, men eftersom min motion behandlas i ett annat avsnitt av betänkandet är min fråga helt enkelt: Skall jag uppfatta utskottsmajoritetens ställningstagande så att även frågor som har med inrikesflyget att göra – alltså företagsamhet i Linjeflygs och annan regi – kan bli föremål för översyn för att vi skall få en enhetlig inrikesflygverksamhet till förmån för både konsumenter och företagare?

Fru ANDERSSON i Hjärtum (c):

Herr talman! Med anledning av trafikutskottets yttrande i betänkandet 1975/76:18 över vår motion 273 om klassindelningen på tågen vill jag säga att vi motionärer naturligtvis inte tänkt oss att andra klass skulle kunna slopas omedelbart. Vår förhoppning var att man när man bygger nya järnvägsvagnar skulle ge samtliga vagnar den standard som första klass i dag har, så att alla – även handikappade och äldre som har svårt att sitta i de trånga andraklassvagnarna – skulle få samma möjlighet, även om de inte har råd att betala den meravgift som det kostar att åka första klass.

Om man bara har en klass bör det också vara lättare att få en jämn belastning på tågen med ett mindre antal vagnar.

Utskottet motiverar sitt yrkande om avslag på motionen med att ett slopande av klassindelningen på tågen skulle medföra ett intäktsbortfall för SJ på 40 å 50 milj. kr. Jag vill inte bestrida att så skulle bli fallet, men jag undrar varifrån större delen av dessa pengar kommer: Har man någon gång åkt första klass vet man att huvudparten av dem som reser där får sina biljetter betalda av riksdag, länsstyrelser, departement, lands- ting och kommuner. Det är alltså skattebetalarna som betalar biljetterna. Man kan då säga att staten tar pengar ur den ena fickan och lägger dem i den andra, och det hela påverkar alltså inte statens ekonomi.

Dessutom är det fackföreningar som låter sina delegater och ombudsmän åka första klass på medlemmarnas bekostnad. Även näringslivets

högre tjänstemän har denna förmån. De flesta skulle åka andra klass om de själva fick betala för sin biljett.

Man hör ofta motiveringen att vi måste ha tyst och lugnt omkring oss när vi reser, så att vi kan arbeta. Det måste väl gå att ordna på annat sätt. Lika väl som det finns kupéer för rökare och icke rökare kunde man ha några arbetsvagnar där tystnad var påbjuden men som hade samma standard som övriga vagnar.

I sovvagnarna måste man nog ha kvar en-, två- och trebäddskupéer, eftersom här många andra synpunkter kommer in i bilden, främst olika former av handikapp.

Herr talman! Jag yrkar inte nu bifall till vår motion. Men jag vet att svenska folket och troligen även trafikskottets ledamöter om några år kommer att anse det vara helt självklart att man inte skall ha klassindelning på våra järnvägar. Vi återkommer därför med motionen ett annat år och hoppas då på större förståelse.

Herr BÖRJESSON i Falköping (c):

Herr talman! Låt mig i debattens slutskede få rikta en fråga till utskottets talesman. Denna fråga rör i allra högsta grad den debatt som vi nu för om ökad lönsamhet för SJ. Frågan gäller SJ:s godsbefordran.

Jag läste i Arbetarbladet av den 18 mars i år en artikel med rubriken: "Paket skickas 30 mil för att komma fram 4." Jag skall be att få citera följande ur nämnda artikel:

"Kortaste sträckan mellan två punkter är en rak linje. Så står det i skolornas matematikböcker och det betraktas allmänt som en självklar sanning. Men ändå är det inte alltid som den regeln tillämpas. Åtminstone inte inom Statens järnvägar och i synnerhet inte när det gäller styckeogodstrafik i Norduppland.

Skutskär och Tierp ligger båda efter Ostkustbanan, 37 kilometer från varandra. Men ett paket som skickas med järnväg mellan de båda grannorterna får färdas nära trettio mil innan det kommer fram. Och då har det passerat Skutskär tre gånger och Tierp två! Transporten tar mellan tre och sex dygn!"

Herr talman! Jag har visserligen inte kollat om uppgifterna i artikeln överensstämmer med verkliga förhållandet, men jag håller det för sannolikt, inte minst med hänsyn till att jag erfarit från andra håll i landet att man skickat gods långa omvägar innan det kommit vederbörande mottagare till handa.

Och nu kommer jag till min fråga. Vad vinner man från SJ:s sida på att tillämpa ett dylikt transportförfarande, ekonomiskt men framför allt med avseende på god kundservice?

Ja, herr talman, som lekman på området är jag i behov av en upplysning i denna fråga. Jag hoppas att svaret och en godtagbar förklaring inte uteblir.

Jag skulle egentligen sätta punkt nu, herr talman, men jag kan inte underlåta att uttala min förvåning över hur SJ i sin kortsiktiga planering tydligen underlåter att sätta in extra vagnar vid stora trafiktoppar. Jag grundar min kritik på att SJ i går kväll inte satte in tillräckligt med personvagnar från

Göteborg exempelvis till Falköping-Skövde. Jag tänker på tåget som avgår från Skövde kl. 22.35. Tydligen hade man på SJ inte beaktat fotbollslandskampen i Göteborg, med den påföljden att vagnarna var mer än överfyllda. Det fanns passagerare som t. o. m. tog sovrvagnarnas gångar i anspråk. Om orsaken till detta, herr talman, ligger i brist på planering eller i brist på vagnar är svårt för en utomstående att veta, men det skedda bör inte upprepas. Det är ett krav som den resande allmänheten har rätt att ställa på hela svenska folkets järnväg.

Herr MAGNUSSON i Tanum (s):

Herr talman! Trafikutskottet har bland många andra motioner behandlat motionen 1975/76:1586, vari hemställes att riksdagen hos regeringen begär utredning om möjligheterna att Lysekilsbanan upprustas så att tyngre godståg och snabbare persontåg kan framföras på banan, att industrispår anläggs till Sveriges största oljehamn och industriområdet vid Brofjorden samt att investeringar i bättre vagnmateriel i persontrafiken görs.

Bakgrunden till denna motion är närmast att vid Scanraffs utbyggnad av oljeraffinaderiet framställdes önskemål om att raffinaderiet skulle förses med järnväg. För att åstadkomma en järnväg ut till Brofjorden krävdes att bandelen från Munkedal till Lysekil fick en upprustning. Banvallen måste förstärkas och rälsen antagligen utbytas. Det är en hel del arbete som måste göras, men det anses från Lysekils kommuns sida vara nödvändigt för att man skall klara en järnvägstrafik på sträckan från Lysekil till Bohusbanan.

Med hänsyn till den industrisatsning som gjorts vid Brofjorden med byggande av oljehamn och raffinaderi för oljeprodukter och med tanke på att ytterligare utbyggnader av oljeindustrin förmodligen kommer att ske är en förlängning av järnvägen till Brofjorden nödvändig för att transport av oljeprodukter skall kunna ske även med järnväg.

Trafikutskottets talesmän har i dag framhållit att transporterna ur såväl ekonomisk synpunkt som trafiksäkerhetssynpunkt bör ske med järnväg. Från Lysekils kommun har med skärpa framhållits att trafikutvecklingen kräver komplettering med järnväg för att man skall kunna tillgodose de trafikbehov som finns inom området.

Jag är en smula förvånad över att utskottet med en mycket svag motivering har avstyrkt motionen 1586. Motionens hemställan sammanfaller med vår strävan att överföra transporterna till järnväg. Enligt min uppfattning borde utskottet ha tillstyrkt motionen och överlämnat ärendet till regeringen för vidare utredning. Nu kvarstår min förhoppning att regeringen ändå i det planeringsarbete som pågår inom kommunikationsdepartementet följer Lysekils kommuns hemställan om förstärkning och förlängning av Lysekilsbanan.

Herr talman! Jag har inget yrkande.

Herr TURESSON (m):

Herr talman! För att försöka formulera ett omdöme om dagens långa trafikpolitiska debatt skulle man vilja säga att mycket har förblivit vid det

gamla, åtminstone i så måtto att flera inlägg som vanligt har gjort SJ till den strykpojke som fått både smäll och skäll. Enligt min mening är det där inte bara ensidigt och orättvist, det är dessutom felaktigt.

I stället för att gå in på några av de detaljfrågor som berörts i debatten och riskera att dra upp en ny debatt skall jag med några ord försöka visa varför det är så felaktigt att ensidigt inrikta kritiken på SJ-företaget.

I det här huset skall vi ju bedriva politik. Att med en massa misstänkliggöranden, beskyllningar och invektiv gräla på SJ, som ju inte representerar vare sig regeringen eller oppositionen, tycker jag liksom saknar politisk udd. Dessutom har inte SJ möjlighet att på ett representativt sätt delta i debatten.

Visst har vi inom oppositionen anledning att rikta kritik mot mycket av utfallet av 1963 års trafikpolitiska beslut, och visst har vi anledning att rikta kritik mot en hel del av den verksamhet som SJ bedriver – det skall ingen förneka. Men i första hand skall åtminstone vi från oppositionen rikta den kritiken mot regeringen – mot kommunikationsministern. Och det skall vi göra därför att regeringen inte har fullföljt 1963 års trafikpolitiska beslut. Därför kan det beslutets verkningar inte bli dem man tänkte sig när beslutet fattades.

I detta beslut finns precis alla de ingredienser i form av olika bedömningsgrunder som nu anses nödvändiga när det gäller nedläggning av järnvägstrafik. I dag framställs de såsom nyheter, men ända sedan 1963 har ordningen varit att när regeringen prövar en nedläggningsframställning skall det ske från samhällsekonomiska, näringspolitiska, regionalpolitiska och lokaliseringspolitiska synpunkter vid sidan om de företagsekonomiska synpunkter som SJ har presterat. De företagsekonomiska bedömningar och beräkningar som SJ bör vara kompetent att göra skall vägas mot de övriga bedömningar som skall ske i kanslihuset. Såvitt jag vet har regeringen inte i något ärende rörande nedläggning av järnvägstrafik bedömt att dessa senare synpunkter – samhällsekonomiska, näringspolitiska, regionalpolitiska och lokaliseringspolitiska – väger tyngre än de företagsekonomiska. Det kan man kritisera regeringen för, men inte skall man kritisera SJ.

Regeringen har alltså inte tillämpat 1963 års trafikpolitiska beslut såsom var tänkt. Därför har så mycket gått snett i trafikpolitiken. Där skall oppositionen sätta in sin kritik. Vi skall naturligtvis kritisera regeringen också därför att den inte har gått i bräsch för att ge SJ tillräckliga investeringsmedel för att rusta upp SJ och förse SJ med sådana resurser som kostar mycket pengar men som innebär snabbare, bekvämare, säkrare och flera tåg. Sådant kostar pengar, men regeringen har år efter år vägrat att hos riksdagen begära tillräckligt med investeringsmedel för att SJ skall kunna klara detta. Riksdagen har visserligen någon gång ökat på med några tiotal miljoner kronor, vilket inte är någonting i jämförelse med de mycket stora investeringsmedel som behövs för att SJ skall kunna drivas så som denna riksdag vill att SJ skall drivas. Vill riksdagen förverkliga sina intentioner, får den även se till att SJ erhåller ekonomiska medel.

Till sist vill jag erinra om att SJ:s ledning måste känna ett ansvar både gentemot sina anställda och gentemot statsmakterna och skattebetalarna. SJ:s ledning måste se till att intäkterna över en flerårsperiod med goda

och dåliga år täcker kostnaderna, så att personalens löner kan betalas och så att man slipper komma till riksdagen och begära skattemedel för att täcka underskott. Detta är krassa realiteter och inte något "smågnetigt statsbidragstänkande", som det har sagts i debatten.

Låt oss också, herr talman, komma ihåg att vi inom alla personalkategorier hos SJ har en väldig resurs i form av kunnande, erfarenhet och plikttrohet. SJ:s personal är verkligen mer värd erkännande än det misstänkliggörande klander som så ofta uttalas från denna talarstol. Detta ensidiga klandrande av det företag som personalen gör sitt bästa för att sköta måste på sikt verka deprimerande.

Herr SVEN GUSTAFSON i Göteborg (fp):

Herr talman» Jag skall med ett par ord beröra de inlägg som gjorts av några av dem som står för de 55 motioner som väckts i det här sammanhanget.

Låt mig säga med anledning av fru Tillanders anförande att de eldrivna bussarna är en sak som intresserar trafikutskottet mycket. Vi har haft tillfälle att på olika ställen se sådana bussar i funktion, och vi har med intresse följt det utvecklingsarbete som pågår. Det finns f. ö. ytterligare ett utvecklingsarbete, som fru Tillander inte nämnde, nämligen kombinationen av trådbuss och svänghjulsteknik som skulle göra det möjligt för trådbussen att lämna sin tråd för en kortare sträcka och på det sättet bli mer flexibel. Systemet har inte utvecklats så långt ännu, men det pågår experiment i Förenta staterna. När vi i utskottet har skrivit som vi har gjort är det därför att vi har ett verkligt intresse för denna sak.

När det gäller herr Danells fråga vill jag säga att utskottet funnit det vara motiverat att något avvakta den pågående utvecklingen. Vi tycker att linjetaxiflyget spelar en mycket betydelsefull roll men har fått uppfattningen att de kanske något lösa former i vilka den trafiken nu äger rum inte är till linjetaxins nackdel under den tid som den håller på att utvecklas. Det är motivering till att vi inte har föreslagit att linjetaxin skulle vara med i den stora luftfartspolitiska utredningen.

Fru Andersson i Hjärtum talade om att avskaffa första klass på statens järnvägar. Det sägs i motionen att det är den ekonomiska och sociala ställningen som är avgörande för om en person reser första eller andra klass. Jag tror inte att det är hela sanningen. Det kan ju vara en fråga om konsumenternas valfrihet. Vissa människor tycker att de vill ha litet mera utrymme på resan och är villiga att betala för det. Det finns andra som hellre vill skaffa sig saker och ting och därför gör det.

Det är inte bara de ekonomiska skälen som ligger bakom vår tvetsamhet till motionen, utan det är också angelägenheten att slå vakt om konsumenternas valfrihet. I fråga om sjukvård och undervisning är förhållandena helt annorlunda. Där finns behovet av likformighet i långt större utsträckning.

Herr Börjesson i Falköping tog upp frågan om ett styckegods underliga väg mellan två orter och de krokvägar som godset går. Det där beror på det knutpunktssystem som SJ har. För att få en rationell trafik har man

vissa knutpunkter där det sker omlastningar. Det systemet lämpar sig för vagnslaster av stycke gods men är inte särskilt lyckat för stycke gods, och jag kan hänvisa till att utskottet på s. 19 i betänkandet har skrivit följande: "En förbättrad regional och lokal trafik är också nödvändig liksom åtgärder mot trafikhämmande ojämnheter i taxorna m. m." Jag hoppas att SJ har sin uppmärksamhet riktad på den här saken och kan få till stånd en stycke godstrafik som uppfattas som rimlig.

Till herr Magnusson i Tanum vill jag säga att anledningen till att utskottet nu inte har velat ta ställning är att det pågår en regional trafikplanering över hela landet i de olika länsstyrelserna, och i den planeringen ingår också järnvägstrafiken. Denna regionala trafikplanering skall nu sammanställas, och avsikten är att det skall göras en gemensam värdering. Det är anledningen till att vi inte nu har velat ta upp frågan.

Till sist herr Turesson, som inte är motionär. Han beklagade att SJ inte har någon möjlighet att på ett representativt sätt delta i debatten. Jag måste säga att det inlägg som herr Turesson i sin egenskap av styrelseledamot i statens järnvägar gjorde här var mycket representativt och mycket intressant att lyssna till. Jag välkomnar den här möjligheten till en dialog.

Herr Turesson sade att här i riksdagen skall vi se politiskt på tingen och att det inte har någon politisk udd om man riktar sig mot SJ. Men vi som fört fram kritiken har varit intresserade av att se frågan från sakliga utgångspunkter. Då tycker vi att vi på allt sätt skall medverka till att SJ får så goda förutsättningar som möjligt att driva sin verksamhet. Och jag tycker att det är litet beklagligt när herr Turesson säger att de extramedel som riksdagen beviljat utöver vad regeringen föreslagit – 30 miljoner för två år sedan och 30 miljoner i år, som gör det möjligt att för första gången anskaffa t. ex. nya motorvagnar eller rälsbussar och som gör att man kan företa en upprustning – är ingenting, i jämförelse med det behov som finns. Visst är det litet i jämförelse med föreliggande behov, men jag hoppades att herr Turesson ändå skulle ha sagt att en anslagsökning på 60 milj. kr. ju är bättre än ingenting.

Här har sedan talats om ett smågnetigt statsbidragstänkande, när det har gällt begäran om statsbidrag som har avvisats av både regering och riksdag. När SJ avskaffade snitttaxan, som var till nackdel för både resenärerna och SJ, skickade man ett krav till riksdagen på statsbidrag för att motverka det inkomstbortfall som man därigenom skulle få vidkännas. Men kommunikationsministern förklarade att det inte blev något verkligt inkomstbortfall, eftersom man får en mera rationell biljettuppbörd och en stimulans i trafiken. Detta var just ett exempel på det statsbidragstänkande som jag talat om. Jag vill också hänvisa till vad som skrivits i Svensk Trafiktidning, organ för fackligt anslutna vid SJ, att det vore på tiden att man gick ifrån detta ensidiga statsbidragstänkande och drog upp litet mera vidsyftande riktlinjer för framtiden.

Vidare sade herr Turesson att klandret mot personalen, som man så ofta hör från denna talarstol, vill han tillbakavisa. Men det kan omöjligen gälla mig, herr Turesson. Tvärtom gav jag i mitt första anförande en eloge åt

personalen vid SJ för det värdefulla arbete som den utför. Jag kan också säga att företagsledningen utför ett effektivt arbete från de utgångspunkter som man där själv har ställt. Men felet är att man enligt vår uppfattning har felaktiga utgångspunkter, att man sitter fast i ett föråldrat tänkande när det gäller företagsekonomi. Den saken har vi här illustrerat med flera exempel, som jag nu inte skall ingå på.

Slutligen vill jag ta upp frågan om trafiken Alingsås–Göteborg, inte därför att det skulle vara någon för mig särskilt intressant lokalpolitisk fråga utan därför att reservanterna har sagt att det bör finnas förutsättningar för en regional passagerartrafik med järnväg på den sträckan. Det är f. ö. inte bara reservanterna som har sagt det. Kommunminister Gustafsson var sålunda i Blekinge i mars månad och riktade då, enligt vad tidningarna skrev, en svidande kritik mot SJ och gav företaget en överhaling för att man inte skötte den regionala trafiken. Jag måste också fråga: Om SJ anser att det inte finns förutsättningar för en passagerartrafik på en sträcka på 45 km mellan Alingsås och Göteborg, där man har 4 000 resenärer per dag, var skall man då kunna ha en regional passagerartrafik med järnväg? Var någon annanstans i landet, i Blekinge eller på andra ställen, kan man på en sträcka av 45 km uppvisa 4 000 resenärer per dag?

Då säger man på SJ: Det är ointressant, eftersom vi kan köra bussarna mycket billigare. Och det tycker jag är mycket allvarligt. I en debatt med kommunikationsministern tidigare har jag sagt att om SJ har rätt i sin bedömning på denna punkt, så är det en dödsdom över all regional passagerartrafik med järnväg. Och en sådan dödsdom vill vi inte vara med om att skriva under.

Herr BÖRJESSON i Falköping (c):

Herr talman! Låt mig tacka herr Gustafson i Göteborg för svaret på min fråga – även om jag inte kan fatta och förstå vilka företagsekonomiska vinster knutpunkttrafiken innebär. Men det beror kanske på, som jag tidigare sade, mina lekmannamässiga kunskaper på det här området. För mig förefaller det självklart att det inte kan vara någon vinst – vare sig företagsekonomiskt eller samhällsekonomiskt – att frakta ett kolli, oavsett storleken på detsamma, exempelvis 30 mil när det verkliga avståndet är 4 mil.

Man kan, herr talman, göra en jämförelse med persontrafiken, även om det låter litet cyniskt och man kanske blir misstänkt för att vilja uttala kländer mot personalen – en misstanke som vore ganska orättvis, eftersom jag, liksom herr Gustafson i Göteborg, vill uttala min tillfredsställelse över att SJ har verkligt bra personal. Jag är tacksam över att knutpunkttrafiksystemet inte gäller persontransporter, så att exempelvis den som skall resa med tåg från Falköping till Skövde först måste åka till Hallsberg för att sedan föras vidare till Göteborg för befordran därifrån till Skövde. Jag medger gärna att den här jämförelsen är mycket haltande och överdriven, men oavsett detta finns det ändå en viss – om än liten – realism bakom den.

Herr TURESSON (m):

Herr talman! Helt kort med anledning av herr Gustafsons i Göteborg replik. Såvitt jag minns förklarade jag att summan var obetydlig i jämförelse med behoven. Använde jag ordet "ingenting" beklagar jag det. Det är naturligtvis felaktigt.

Sedan sade jag – det hade jag faktiskt antecknat och kan således belägga – att klandret riktade sig mot det företag som personalen gör sitt bästa för att sköta.

*Mom. 1*

Propositioner gavs på bifall till 1:o utskottets hemställan, 2:o reservationen nr 1 av herr Mellqvist m. fl. samt 3:o reservationen nr 2 av herr Magnusson i Kristinehamn, och förklarades den förstnämnda propositionen vara med övervägande ja besvarad. Då herr Rosqvist begärde votering upptogs för bestämmande av kontrapositionen ånyo de bada återstående propositionerna, av vilka den under 2:o angivna förklarades ha flertalets mening för sig. Sedan herr Magnusson i Kristinehamn begärt votering beträffande kontrapositionen upplästes och godkändes följande voteringsproposition:

Den som vill att kammaren till kontraposition i huvudvoteringen angående trafikutskottets hemställan i betänkandet nr 18 mom. 1 antar reservationen nr 1 av herr Mellqvist m. fl. röstar ja,  
den det ej vill röstar nej.

Vinner nej har kammaren till kontraposition i nämnda votering antagit reservationen nr 2 av herr Magnusson i Kristinehamn.

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

Ja – 144  
Nej – 18  
Avstår – 163

I enlighet härmed blev följande voteringsproposition uppläst och godkänd:

Den som vill att kammaren bifaller trafikutskottets hemställan i betänkandet nr 18 mom. 1 röstar ja,  
den det ej vill röstar nej.

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

Vid omröstning genom uppresning förklarades tvekan kunna rada angående resultatet, varför votering med omröstningsapparat verkställdes.

Denna omröstning gav följande resultat:

Ja - 162

Nej - 162

Nr 123

Onsdagen den

12 maj 1976

---

*Trafikpolitiken*

Då sålunda de avgivna rösterna var lika delade, gavs propositioner på att ärendet skulle dels återförvisas till utskottet, dels avgöras omedelbart, och förklarades den senare propositionen vara med övervägande ja besvarad.

Herr talmannen nedlade i rösturnan en ja-sedel och en nej-sedel, varefter på herr talmannens anmodan herr Gustavsson i Alvesta (c) ur urnan upptog den ena av dessa båda sedlar, och befanns denna innehålla ja.

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

*Mom. 2-7*

Kammaren biföll vad utskottet i dessa moment hemställt.

*Mom. 8*

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

Den som vill att kammaren bifaller trafikutskottets hemställan i betänkandet nr 18 mom. 8 röstar ja,

den det ej vill röstar nej.

Vinner nej har kammaren bifallit reservationen nr 3 av herr Mellqvist m. fl.

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

Ja - 178

Nej - 146

*Mom. 9 a och b*

Kammaren biföll vad utskottet i dessa moment hemställt.

*Mom. 9 c*

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

Den som vill att kammaren bifaller trafikutskottets hemställan i betänkandet nr 18 mom. 9 c röstar ja,  
den det ej vill röstar nej.  
Vinner nej har kammaren bifallit reservationen nr 4 av herr Magnusson i Kristinehamn.

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

Ja - 303  
Nej - 19  
Avstår - 2

*Mom. 9 d och e samt 10-16*

Kammaren biföll vad utskottet i dessa moment hemställt.

*Mom. 17*

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

Den som vill att kammaren bifaller trafikutskottets hemställan i betänkandet nr 18 mom. 17 röstar ja,  
den det ej vill röstar nej.  
Vinner nej har kammaren bifallit reservationen nr 5 av herr Magnusson i Kristinehamn.

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

Ja - 306  
Nej - 19

§ 6 Föredrogs

Trafikutskottets betänkande

1975/76:24 med anledning av propositionen 1975/76:201 om överlåtelse av staten tillhörig fast egendom, m. m.

Utskottets hemställan bifölls.

## § 7 Anslag till ungdomsorganisationerna, m. m.

Nr 123

Onsdagen den  
12 maj 1976

---

*Anslag till ungdomsorganisationerna, m. m.*

Föredrogs kulturutskottets betänkande 1975/76:37 med anledning av propositionen 1975/76:100 såvitt gäller anslag till ungdomsorganisationerna och statens ungdomsråd jämte motioner.

Herr 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* (Bidrag till ungdomsorganisationernas centrala verksamhet m. m.)

Regeringen hade i propositionen 1975/76:100 bilaga 10 (utbildningsdepartementet) under punkten B 37 (s. 104–107) föreslagit riksdagen att till Bidrag till ungdomsorganisationernas centrala verksamhet m. m. för budgetåret 1976/77 anvisa ett förslagsanslag av 25 789 000 kr.

I detta sammanhang hade behandlats motionerna  
1975/76:575 av herr Henmark (fp),

1975/76:1340 av herr Jonsson i Alingsås m. fl. (fp, c, m, vpk),

1975/76:1349 av herr Mattsson i Lane-Herrestad m. fl. (c) såvitt gällde hemställan att riksdagen beslutade

1. att det rörliga bidraget till ungdomsorganisationernas centrala verksamhet skulle utgå med 23 kr. per medlem mellan 3 000 och 15 000 medlemmar, med 18 kr. per medlem mellan 15 000 och 40 000 medlemmar och med 13 kr. per medlem över 40 000 medlemmar (yrkande 1),

2. att till Bidrag till ungdomsorganisationernas centrala verksamhet anvisa ett förslagsanslag om 26 300 000 kr. (yrkande 2),

3. att till ett nytt anslag, Bidrag till politiskt informationsarbete bland ungdom, anvisa 2 000 000 kr., att fördelas på sätt som angivits i motionen (yrkande 5),

4. att ge regeringen till känna vad som i motionen anförts angående tillsynsmyndighet (yrkande 6),

1975/76:1352 av fru Mogård m. fl. (m), vari hemställts att riksdagen uttalade att fördelningen av bidragen till ungdomsorganisationernas verksamhet även fortsättningsvis borde göras av skolöverstyrelsen,

Onsdagen den  
12 maj 1976

*Anslag till ungdomsorganisationerna, m. m.*

1975/76:2016 av herr Bohman m. fl. (m), vari hemställdes att riksdagen uttalade att det statliga stödet till idrotten borde sammanföras till en huvudtitel.

Utskottet hemställde

1. att riksdagen med bifall till propositionen 1975/76:100 och med avslag på motionen 1975/76:1349 yrkande 1 och 2 till Bidrag till ungdomsorganisationernas centrala verksamhet m. m. för budgetåret 1976/77 anvisade ett förslagsanslag av 25 789 000 kr.,

2. att riksdagen skulle avslå motionen 1975/76:575,

3. att riksdagen skulle avslå motionen 1975/76:1340,

4. att riksdagen skulle avslå motionen 1975/76:1349 yrkande 5,

5. att riksdagen med anledning av motionerna 1975/76:1349 yrkande 6 och 1975/76:1352, förstnämnda motion såvitt nu var i fråga, som sin mening gav till känna för regeringen vad utskottet anfört angående statens ungdomsråds uppgifter och sammansättning,

6. att riksdagen med anledning av motionen 1975/76:1349 yrkande 6, såvitt nu var i fråga, som sin mening gav till känna för regeringen vad utskottet anfört angående en översyn av samhällets totala stöd till den inom olika organisationer bedrivna ungdomsverksamheten.

7. att riksdagen skulle avslå motionen 1975/76:2016.

Reservationer hade avgivits

1. beträffande storleken av det rörliga bidraget till ungdomsorganisationernas centrala verksamhet samt anslagsbeloppet av herrar Mattsson i Lane-Herrestad, Sundman och Norrby samt fröken Eliasson och fru Göthberg (samtliga c) som ansett att utskottet under 1 bort hemställa

att riksdagen med anledning av propositionen 1975/76:100 och med bifall till motionen 1975/76:1349 yrkande 1 och 2 till Bidrag till ungdomsorganisationernas centrala verksamhet m. m. för budgetåret 1976/77 anvisade ett förslagsanslag av 26 300 000 kr.,

2. beträffande bidrag till politiskt informationsarbete bland ungdom av herrar Mattsson i Lane-Herrestad, Sundman och Norrby samt fröken Eliasson och fru Göthberg (samtliga c) som ansett att utskottet under 4 bort hemställa

att riksdagen med bifall till motionen 1975/76:1349 yrkande 5 till Bidrag till politiskt informationsarbete bland ungdom för budgetåret 1976/77 anvisade ett anslag av 2 000 000 kr.,

3. beträffande en översyn av samhällets totala stöd till den inom olika organisationer bedrivna ungdomsverksamheten av herrar Andersson i Lycksele (s) och Green (s), fru Johansson i Uddevalla (s), herrar Sörenson (s) och Alsén (s) samt fru Rönnung (s) och fru Nordlander (vpk) som ansett att utskottet under 6 bort hemställa

att riksdagen skulle avslå motionen 1975/76:1349 yrkande 6, såvitt

gällde en översyn av samhällets totala stöd till den inom olika organisationer bedrivna ungdomsverksamheten.

4. beträffande sammanförande av alla frågor om anslag till idrotten till en huvudtitel av herr Nilsson i Agnäs (m) och fru Diesen (m) som ansett att utskottet under 7 bort hemställa  
att riksdagen skulle bifalla motionen 1975/76:2016.

Vid betänkandet hade avgivits särskilda yttranden

1. beträffande anvisande av medel till politiskt informationsarbete bland ungdom av fru Fränkel (fp).

2. beträffande överförande till statens ungdomsråd av vissa uppgifter av herr Nilsson i Agnäs (m) och fru Diesen (m).

*Punkten 2* (Bidrag till ungdomsorganisationernas lokala verksamhet)

Regeringen hade under punkten B 38 (s. 108) föreslagit riksdagen att till Bidrag till ungdomsorganisationernas lokala verksamhet för budgetåret 1976/77 anvisa ett förslagsanslag av 38 000 000 kr.

I detta sammanhang hade behandlats motionerna  
1975/76:582 av herr Ångström (fp) och fru Fränkel (fp).

1975/76:1349 av herr Mattsson i Lane-Herrestad m. fl. (c) såvitt gällde hemställan att riksdagen beslutade

1. att bidrag till ungdomsorganisationernas lokala verksamhet skulle utgå med 10 kr. per aktivitet (yrkande 3).

2. att till Bidrag till ungdomsorganisationernas lokala verksamhet anvisa ett förslagsanslag om 42 250 000 kr. (yrkande 4).

1975/76:1365 av fru Rydning m. fl. (vpk), vari hemställts att riksdagen beslutade

1. fastslå att bidrag till ungdomsorganisationernas lokala verksamhet från och med budgetåret 1976/77 skulle bestämmas till 10 kr. per bidragsberättigad sammankomst.

2. att för denna verksamhet anslå ytterligare 2 000 000 kr., så att anslaget sammanlagt skulle utgå som ett förslagsanslag på 40 000 000 kr., samt

1975/76:1366 av herrar Rämgård (c) och Andersson i Edsbro (c).

Utskottet hemställde

1. att riksdagen skulle avslå motionerna 1975/76:582 och 1975/76:1366.

2. att riksdagen med bifall till propositionen 1975/76:100 samt med avslag på motionerna 1975/76:1349 yrkande 3 och 4 samt 1975/76:1365 yrkande 1 och 2 till Bidrag till ungdomsorganisationernas lokala verk-

Onsdagen den  
12 maj 1976

*Anslag till ungdomsorganisationerna, m. m.*

samhet för budgetåret 1976/77 anvisade ett förslagsanslag av 38 000 000 kr.

Reservation hade avgivits

5. beträffande storleken av bidraget per sammankomst i ungdomsorganisationernas lokala verksamhet samt anslagsbeloppet av herrar Mattsson i Lane-Herrestad (c) och Sundman (c), fru Fränkel (fp), herr Norrby (c) samt fröken Eliasson (c), fru Göthberg (c) och fru Nordlander (vpk) som ansett att utskottet under 2 bort hemställa

att riksdagen med anledning av propositionen 1975/76:100 och motionen 1975/76:1365 yrkande 2 samt med bifall till motionen 1975/76:1349 yrkande 3 och 4 ävensom till motionen 1975/76:1365 yrkande 1 till Bidrag till ungdomsorganisationernas lokala verksamhet för budgetåret 1976/77 anvisade ett förslagsanslag av 42 250 000 kr.

Fröken ELIASSON (c):

Herr talman! Under senare tid har man på allt fler håll starkt betonat föreningslivets roll i samhällsarbetet och det värde som ligger i självständiga folkrörelser med profil och egenart. Det är glädjande att notera denna föreningslivets renässans i breda kretsar. Men det är också nödvändigt att de många uttalandena om föreningslivets värde följs av en växande medvetenhet om betydelsen av att samhället aktivt medverkar till att skapa förutsättningar för ett självständigt, mångskiftande föreningsliv.

Det är viktigt att barn och ungdomar får möjligheter att bekanta sig med föreningsverksamhet i olika former. Att det finns klara behov av detta visar bl. a. de resultat barnstugeutredningen och utredningen om skolans inre arbete kommit fram till. Framför allt upplever organisationerna själva det som angeläget att nå ut till ungdomarna med attraktiva alternativ till ett kommersialiserat fritidsliv och passiviserande ungdomskulturer. Det behövs i dag en positiv opinionsbildning om aktivt föreningsliv, en ökad samverkan mellan skola, social- och fritidssektorer och en helhetssyn och samordning när det gäller samhällets insatser till stöd för föreningslivet. Skolans roll i detta sammanhang kommer riksdagen snart att behandla i samband med SIA-propositionen.

Kulturutskottets betänkande nr 37 ägnas i stort sett två väsentliga frågor. Den första är möjligheterna att åstadkomma en helhetssyn och samordning av samhällets totala stöd till ungdomsorganisationerna. Den andra är förbättringar i bidragssystemet för att underlätta organisationernas möjligheter att arbeta.

Vad först gäller behovet av en bättre samordning av samhällets stöd framhöll en enig riksdag 1973 att det var uppenbart att det brast både i fråga om samordningen av samhällets totala stöd till ungdomsorganisationerna och i fråga om utformningen av det statliga stödet. Riksdagen begärde därför en skyndsam översyn. I översynsarbetet borde, menade riksdagen, delta företrädare för bidragsgivarna – staten, landstingen och kommunerna – och de bidragsmottagande organisationerna. Bakgrunden till riksdagens beslut

var flera motioner, främst två motioner om en översyn av samhällets totala stöd, den ena en centermotion, den andra en socialdemokratisk motion med det nu ansvariga statsrådet Hjelm-Wallén som första namn. Kulturutskottet lät frågan gå ut på remiss. Av de sju organisationer och myndigheter som hördes var det ingen som avstyrkte – alla var positiva. Bl. a. Kommunförbundet och Landstingsförbundet begärde uttryckligen en parlamentarisk utredning med företrädare för bidragsgivare och bidragmottagare.

Så här beskrev Sveriges ungdomsorganisationers landsråd, SUL, i sitt yttrande de problem som följde med de olika bidragssystemen:

”Det statliga stödet till ungdomsorganisationerna är för närvarande uppdelat på flera olika typer av bidrag, bl. a. stöd till central verksamhet, ledarutbildning och lokal verksamhet. Även landsting och kommuner lämnar bidrag till de två sistnämnda verksamhetsformerna.

Denna uppdelning mellan olika bidragstyper och givare skapar med nuvarande regler ofta problem för ungdomsorganisationerna. Man har t. ex. ibland möjlighet att erhålla bidrag från flera olika källor för samma aktivitet. Detta komplicerar såväl ansöknings- som redovisningsförfarandet, eftersom man nödgas bryta ned den totala budgeten respektive kostnaden för aktiviteten i fråga på flera olika sätt, motsvarande de olika bidragsbestämmelserna. Denna process är tidsödande, samt kräver omfattande kunskaper om olika bidragsnormer. Sannolikt har även bidragsfördelande instanser motsvarande svårigheter vid bedömningen av ansökningar och redovisningar.”

Svenska kommunförbundet sade i sitt yttrande:

”Nuvarande system av bidrag till ungdomsorganisationerna från stat, landsting och kommuner är uppbyggt utan någon övergripande helhetssyn. Från både kommunernas och organisationernas synpunkt är detta förhållande otillfredsställande.”

Och Landstingsförbundet uttalade:

”En samlad bedömning har hittills ej skett av samhällets stöd till ungdomsorganisationer, men bör, enligt styrelsens mening, komma till stånd för att klarlägga ansvarsförhållanden och kostnadsnivåer. För att möjliggöra sådana bedömningar bör här aktualiserade frågor utredas.”

Skälen för en samlad översyn sammanfattades så här i den motion som Lena Hjelm-Wallén undertecknat som första namn:

”Det finns i dag hos ungdomsorganisationerna en otillfredsställelse med den samhälleliga bidragsgivningen till deras verksamhet. Även kommuner och landsting har uttalat att samordningen i bidragsgivningen måste fungera bättre. Vi vill i detta sammanhang hänvisa till två skrivelser till statsministern. Den ena från ordföranden i Kommunförbundets idrotts- och fritidsdelegation, borgarrådet Thorsten Sundström, den andra en skrivelse från 13 ungdomsorganisationer. Båda skrivelserna uttalar sig för 'en allmän översyn av hela bidragssystemet genom en särskild utredning' respektive 'en genomgripande översyn av samtliga statliga bidragsformer genomföres och samhällets erkända behov av idéburet ungdomsarbete därvid särskilt beaktas'.”

Onsdagen den  
12 maj 1976

*Anslag till ungdomsorganisationerna. m. m.*

1975 återkom riksdagen till den här frågan. Riksdagen biföll ett enigt utskottsbetänkande, där kulturutskottet underströk vikten av ett fortsatt skyndsamt översynsarbete i den ordning som riksdagen tidigare uttalat sig för. Detta gavs också regeringen till känna. Eftersom något översynsarbete av det slag riksdagen begärt ännu i dag inte kommit till stånd återkommer nu kulturutskottet än en gång i frågan. Utskottet anser det synnerligen angeläget med en översyn som helt svarar mot de önskemål som riksdagen uttalat.

Skälen för en samlad översyn är inte mindre i dag än de var 1973 och 1975 – de har snarare ökat i styrka. Som även framgår av redovisningen i budgetpropositionen varierar bidragsstandarden starkt, och organisationernas ekonomiska förutsättningar skiftar i hög grad från kommun till kommun. Ett särskilt problem är avvägningen mellan det reguljära statliga stödet till ungdomsorganisationerna och de öronmärkta pengarna för kampanjer av olika slag. Alla dessa frågor fordrar en samlad översyn. Syftet måste vara att underlätta förenklningar i bidragssystemen, undvika dubbelarbete och åstadkomma en samordning så att man på olika håll kan koncentrera sina insatser till någorlunda avgränsade områden. Det är anmärkningsvärt att riksdagens upprepade uttryckliga begäran om en samlad översyn med företrädare för organisationsliv och bidragsgivare inte efterlevts. Av en reservation till utskottets betänkande framgår att socialdemokrater och kommunister t. o. m. nu tycks ha gett tappt inför regeringens motsträvighet och frångått sina tidigare ställningstaganden.

Även i den samordningsfråga som rör den centrala tillsynsmyndigheten för ungdomsstödet har regeringen varit påtagligt motsträvig och förhalat en lösning. 1972, bl. a. med anledning av en centermotion, begärde riksdagen ett skyndsamt förutsättningslöst utredningsarbete i tillsynsfrågan.

I årets budgetproposition anmäls helt kortfattat, utan att något underlag presenterats eller ens något utredningsarbete tycks ha förekommit, att statens ungdomsråd skall bli central tillsynsmyndighet efter skolöverstyrelsen fr. o. m. den 1 juli 1976. I detta läge har utskottet fått ägna åtskillig tid och möda åt att på egen hand bedriva ett utredningsarbete för att få ett tillfredsställande beslutsunderlag, så att frågan inte skulle ytterligare förhålas. Utskottet har som ett resultat av detta kunnat enas om att en överflyttning skall ske och att en förutsättning därvid är att rådets nya arbetsuppgifter preciseras och att rådet även fortsättningsvis får en allsidig sammansättning med företrädare för olika ungdomsorganisationer, representerande skilda intresseområden och politiska åsiktsriktningar. Med de viktiga uppgifter statens ungdomsråd får är det nödvändigt att kraven på allsidighet och bredd tillmäts stor vikt och att rådet kan leva upp till det ansvar som faller på en myndighet som har ett samlat ansvar för att främja utredningen av ett självständigt och mångskiftande föreningsliv.

Statens ungdomsråd har hittills genom sin utredningsverksamhet betytt mycket när det gäller bidragssystemens konstruktion och framför allt när det gäller att kasta ljus över vilken roll organisationsarbetet spelar och kan spela bland olika ungdomsgrupper. Som framgår av utskottsbetänkandet

har kulturutskottet behandlat en motion av herr Boo om ungdomsrådets arbete med att kartlägga ungdomsforskningen. Jag vill här bara understryka det som sägs i betänkandet på denna punkt, nämligen att utskottet finner det angeläget att arbetet med att kartlägga den aktuella situationen inom ungdomsforskningen fullföljs och förutsätter att ungdomsrådet tar nödvändiga initiativ för att så skall kunna ske.

I reservation nr 1 från centerns ledamöter i utskottet framhåller vi att det är väsentligt att det centrala bidraget får en så enkel och generell utformning som möjligt. År 1975 beslöt riksdagen om en ny utformning av det statliga stödet till ungdomsorganisationernas centrala verksamhet. Med det nya stödet skulle bidragssystemet bli både enklare och bättre. Från centerns sida hade vi emellertid anledning att vända oss mot att man i propositionen gjorde gällande att ungdomsorganisationernas centrala verksamhet relativt sett blir billigare ju fler medlemmar man har i en organisation. Vi föreslog ett enhetligt belopp per medlem i rörligt bidrag i stället för det differentierade bidrag som förordades i propositionen. I årets proposition föreslås en ytterligare differentiering. Från centerns sida vill vi i stället ha en generell höjning i alla storleksgrupper med 3 kr. per medlem. Vi menar att det är rättvisare. Vi understryker vidare att effekterna av det nuvarande differentierade bidraget noga bör följas och att riksdagen i nästa års budgetproposition bör få en redovisning av hur bidraget har verkat.

I reservation nr 2, också den från centerns ledamöter, återkommer vi med förslag om ett särskilt stöd till de politiska ungdomsförbunden för informationsarbete och uppsökande verksamhet. I det aktiva arbetet bland ungdomar i skola och arbetsliv och bland unga väljargrupper har ungdomsförbunden en angelägen uppgift att fylla för att stimulera till engagemang i samhällsarbetet. Det är av stor betydelse både för att stärka demokratin och öka ungdomens inflytande i politiken. Att genomföra detta kräver emellertid en hel del resurser både personellt och ekonomiskt för förbunden. Det måste här bli fråga om en återkommande verksamhet och inte bara punktinsatser under valår.

Det är ett steg i rätt riktning att regeringen nu gått med på att anvisa 100 000 kr. till de politiska ungdomsförbunden för särskilda aktiviteter i skolorna i samband med valet i år. Det är angeläget att det mycket snart blir klart hur dessa pengar skall fördelas och användas så att organisationernas planeringsarbete inte försenas ytterligare. Men det är ett klart otillräckligt stöd. Som statens ungdomsråd har visat i en ekonomiundersökning har de politiska ungdomsförbunden det särskilt svårt att självfinansiera sin verksamhet i jämförelse med andra organisationer. Statens ungdomsråd har tidigare föreslagit att förbunden skall få ett stöd om sammanlagt 2 milj. kr., och vi delar från centerns sida den uppfattningen. De hittillsvarande erfarenheterna – det kan jag bekräfta från Stockholms skolor – visar att det behövs förstärkta insatser i form av bl. a. utbildning och materialproduktion för att verksamheten överlag skall bli ett positivt och stimulerande inslag i skolan.

I reservationen 5, som är en gemensam reservation från centern, folkpartiet

Onsdagen den  
12 maj 1976

*Anslag till ungdomsorganisationerna, m. m.*

och vänsterpartiet kommunisterna, kräver vi att det av riksdagen uppsatta målet om 10 kr. per sammankomst i lokalt aktivitetsstöd infrias. I en lång rad motioner och reservationer under de gångna åren har vi krävt att bidraget skall utgå med 10 kr. Resultatet har blivit uppräknings av bidraget och senast 1975 en övergång till förslagsanslag. Med tanke på de ökade kostnaderna för ungdomsorganisationerna anser vi det ofrånkomligt att anslaget nu ökas med drygt 4 milj. kr. för att organisationerna skall få sina 10 kr. per sammankomst.

I utskottet har socialdemokrater och moderater än en gång gemensamt bromsat ansträngningarna att se till att organisationerna får det aktivitetsstöd de skall ha. I stället vältrar man över kostnaderna på organisationerna och kommunerna. Detta rimmar illa med talet om den vikt man säger sig tillmäta föreningslivet och det stora värde man ser i ungdomsorganisationernas arbete. Från centerns, folkpartiets och vänsterpartiet kommunisternas sida anser vi det väsentligt att det lokala aktivitetsstödet nu kommer upp i åtminstone det belopp som riksdagen tänkte sig vid beslutet för fem år sedan.

Herr talman! Jag yrkar bifall till reservationerna 1, 2 och 5 och i övrigt till utskottets hemställan.

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

Herr NILSSON i Agnäs (m):

Herr talman! Innan jag går in på mitt direkta uppdrag i dag vill jag framföra några högst privata funderingar, som inte är förankrade i partiprogram e. d. men som jag känner ett behov av att få uttrycka. Herr Nisser, som skulle ha talat om den del av frågan som rör anslaget till idrotten, var förhindrad att närvara vid ärendets behandling, och därför har jag fått i uppdrag att göra det.

Stundom har jag betänkligheter mot att ordet "stöd" används i den utsträckning som nu sker. Verkligheten i begreppet stöd är något värdefullt, ja, helt underbart i vissa fall. Det är djupt förankrat i vår demokratis principer. Det hänger samman med solidaritet och samverkan – den som orkar, den som är stark, den som har tillgångar hjälper den som är i ett sämre läge. Den nödställda skall stödjas. Vi är överens om det. Men i de motioner som behandlas här och även i andra betänkanden använder man ordet stöd i en sådan omfattning och i en betydelse som gör att jag blir betänksam.

Vi är helt överens om att den verksamhet som bedrivs av de organisationer som vi i dag skall besluta om anslag till behövs. Men jag måste för min del fråga om samhällets goda syfte verkligen resulterar i vad vi vill uppnå; om vi har lagt upp arbetet rätt.

Idrotten får pengar av det allmänna. I stort sett allt vad man begär anslås, även om det är sant att vi från moderat sida den här gången inte har kunnat vara med om en direkt höjning till 10 kr. per sammankomst. Men det är en ekonomisk bedömning av årets budget som vi har gjort. Det är ansevärd belopp som går till idrottsorganisationer och sammanslutningar. Och det

är riktigt. Det gäller ett stort och viktigt område, det är sant. Vi som har ett ganska långt perspektiv bakåt i tiden undgår emellertid inte frågan om verkligen det sker som borde ske med en så stor satsning.

Idrotten har betytt mycket för att fostra och dana de unga. Den har betytt hälsa och sundhet för många, den har givit ett rikare innehåll åt fritiden och livet. Den har räddat ett otal unga människor från den olycka som det innebär att fåfång gå, som det heter i ordstävets. Men långt innan anslagen kom idrotten till del växte rörelsen starkt och omfattades av stora skaror. Jag tycker att den på något sätt var friskare och färgstarkare då, att den var något av en samhällsförnyare. Det är den inte i dag trots att den omfattas av så många, vilket vi naturligtvis ser med glädje. Den utgjorde förr enligt min mening i mycket högre utsträckning de aktivas rörelse. Det var skapandet, framåtandan och glädjen som präglade den. Jag minns min egen barndom och ungdom med frisksportarrörelsen och annat. Jag minns 1930-talet – det var då verkligen fart bland idrottsungdomen och ungdomen i allmänhet.

Nu har förhållandena i samhället ändrats – det skall medges. Samhället är svårare för de unga och för alla andra. Det är längre till skog och mark – många av oss hade på den tiden nära till underbara rekreationsområden. Det är nu en längre fritid som skall fyllas. Det är mindre arbete för tonåringarna, och de får mindre av kroppsrörelse och träning på det sättet. Det är numera också större frestelser. Det finns, som jag upplever det, nu mer än tidigare en organiserad ond makt som försöker sprida gifter och droger. Vi anser alla att vi skall försöka hjälpa de organisationer som tar hand om ungdomen. Men ändå har jag börjat undra om det inte blivit alltför mycket av passivt idrottsintresse. De unga *ser* nu mer på idrott än de utövar den. Det finns inte längre så mycket av den där friskheten som fanns förr. Idrotten ger för liten utdelning i verklig fysisk träning, rikt fritidsliv, hälsa och framför allt glädje.

Jag måste fråga mig om de fina anläggningarna, som jag inte alls vill riva, de brett upplagda programmen och det myckna pappershanterandet verkligen ger vår ungdom vad den behöver och vad vi velat ge den. Jag frågar mig själv – detta är inte en förebråelse som jag riktar mot någon: Kan vi inte finna en väg som ger den enskilde mer att syssla med, mer att ägna sig åt som verkligen är berikande? Sedan skall jag gärna gå med på ännu större anslag även på det här området. Jag skulle vilja ha en fläkt som livar upp, en puls som slår igenom samhället – en annan anda.

Det här var mycket privata funderingar. Jag tror att det är många som går och tänker så här. När jag sprungit eller åkt skidor i skog och mark har jag träffat människor som sagt detsamma. De som verkligen idrottar och är ute och rör på sig är många gånger människor som inte på något sätt behöver ekonomiska anslag.

Detta var en lång inledning till ett mycket kort anförande i övrigt. Jag skall nämligen be att få yrka bifall till reservationen 4 av fru Diesen och mig. Vi har i denna reservation följt upp partiets förslag i motionen 1975/76:2016. Vi föreslår att alla frågor som rör anslagen till idrotten skall

Onsdagen den  
12 maj 1976

*Anslag till ungdomsorganisationerna, m. m.*

behandlas av ett och samma departement. Mig förefaller det vara vettigt och praktiskt, och därför yrkar jag bifall till reservationen 4.

Vi har även avgivit ett särskilt yttrande, nr 2, beträffande överförande till statens ungdomsråd av vissa uppgifter. Fru Mogård m. fl. har i en motion framfört tanken att dessa uppgifter borde ligga kvar hos skolöverstyrelsen. I propositionen ges ingen närmare motivering till ett överförande. Därför har vi i motionen framfört denna tanke. Men på grund av utredningar som gjorts inom utskottet och med hänsyn till upplysningar som inhämtats under hand har vi avstått från att reservera oss till förmån för motionen.

I övrigt yrkar jag bifall till vad utskottet hemställt.

Fru FRÆNKEL (fp):

Herr talman! Till det utskottsbetänkande som vi nu behandlar har jag fogat ett särskilt yttrande om anvisande av medel till politiskt informationsarbete bland ungdomar. Jag instämmer i vad kulturutskottet anförde i sitt betänkande 1975:9, nämligen att det i och för sig finns skäl att ge de politiska ungdomsförbunden ett ekonomiskt stöd för sådan verksamhet. Intresset för information från de politiska ungdomsförbunden till olika delar av samhället ökar. Inte minst framtidens skola kommer att ställa stora krav på medverkan i undervisningen. På några platser i landet har försöksverksamhet redan kommit i gång.

Något särskilt statsbidrag för denna informationsverksamhet finns inte. Kostnaderna kommer att delvis kunna täckas av medel ur statsbidrag till Timmar till förfogande, till Fritt valt arbete och till Resurstimmar. Men som vi vet kommer dessa statsbidrag att vara hårt intecknade.

Informationsverksamheten kommer att innebära en mycket stor uppgift för de politiska ungdomsförbunden. För att informationen skall bli meningsfull krävs det att ungdomsförbunden ges resurser både att förbereda sin medverkan noggrant och att ta fram material som komplement till vad man framför och för att lämna till ungdomarna. För att informationen dessutom skall bli objektiv måste samtliga politiska ungdomsförbund ges ekonomiska möjligheter att lämna likvärdig information.

Hur resurserna skall fördelas och ställas till de politiska ungdomsförbundens förfogande är en angelägen fråga, som enligt min mening måste klarläggas innan man bestämmer sig för ett belopp. Därför kan jag inte yrka bifall till reservationen 2 om ett anslag på 2 milj. kr., utan jag yrkar på den punkten bifall till utskottets förslag.

När det gäller storleken av det lokala bidraget per sammankomst har målsättningen alltsedan 1971 varit 10 kr. Jag instämmer i den synpunkt som framförts i reservationen 5 och som också fröken Eliasson har framfört från denna talarstol, nämligen att beloppet redan budgetåret 1976/77 skall uppgå till 10 kr. per sammankomst och att den frågan alltså inte längre skall skjutas på framtiden.

Jag yrkar bifall till reservationen 5.

Fru NORDLANDER (vpk):

Herr talman! Det finns i dag inga delade meningar om vikten av att fånga upp ungdomens intresse för olika organisatoriska verksamheter och att det måste ske redan vid ganska tidig ålder. Men då måste samhället på ett bättre sätt än hittills ta ett större ansvar genom ekonomiska bidrag till de ungdomsorganisationer som med olika aktiviteter lockar ungdomen till deltagande i sin verksamhet.

Även om regeringen gått vänsterpartiet kommunisterna ett steg till mötes genom att förändra anslaget till ungdomsorganisationernas lokala verksamhet till ett förslagsanslag, har den målsättning som beslutades 1971 på grundval av ungdomsrådets förslag inte fullföljts. Ungdomsrådets arbetsgrupp framhöll då att bidraget per sammankomst inte borde sättas lägre än det dåvarande genomsnittliga bidraget per fritidsgruppsammanskomst och föreslog att bidraget skulle utgå med 10 kr. per sammankomst.

Motiveringarna för bidragsgivningen, som vpk ställt sig bakom, är minst lika aktuella i dag som 1971. Jag skall inte göra någon uppräknning av motiveringarna men vill understryka en viktig synpunkt som då framfördes, nämligen att samhällsstödet inte skulle uppfattas som ett stöd till ungdomen och dess fritidssysselsättningar, utan som ett klart och entydigt stöd till organisationerna. Arbetsgruppen hävdade att det är en väsentlig samhällsuppgift att stimulera organisationerna och därmed den verksamhet som bedrivs bland ungdom. Samhällsstödet skall inte heller vara ett stöd till en viss form av verksamhet. All verksamhet skall i princip berättiga till bidrag. Jag tror det är en viktig princip att utbudet av organisatoriska aktiviteter blir så brett att man kan fånga upp flertalet av ungdomarna i alla åldrar.

Bidraget måste också vara så stort att det stimulerar till skapandet av nya aktiviteter, samtidigt som det ger organisationerna en viss garanti för oberoende i förhållande till andra åsiktsriktningar och inte minst olika kommersiella intressen. Detta oberoende är nödvändigt om ungdomspolitikerna skall syfta till att medvetandegöra ungdomen till engagemang för viktiga samhällsfrågor, utvecklandet av demokratin, förbättring av samhällsmiljön, jämlikhetsfrågor etc.

Vänsterpartiet kommunisterna vidhåller i motionen 1365 kravet på ett bidrag av 10 kr. per sammankomst och anser att det beloppet bör utgå redan under budgetåret 1976/77, som framgår av den gemensamma reservationen i denna fråga. Man kan enligt vår mening inte skjuta beslutet på framtiden. Kostnadsökningen under de senaste fem åren innebär ändå en avsevärd sänkning i förhållande till den målsättning man var överens om 1971. I fortsättningen måste inriktningen vara att säkra realvärdet av bidraget till ungdomsorganisationernas lokala verksamhet.

Med detta, herr talman, yrkar jag bifall till reservationen 5 i föreliggande betänkande.

I likhet med fru Fränkel är vi inte klara över och inte överens om den fördelning som man här föreslår när det gäller de politiska ungdomsorganisationerna. Vi är överens om att de borde få ett bättre ekonomiskt

Nr 123

Onsdagen den  
12 maj 1976

---

*Anslag till ungdomsorganisationerna, m. m.*

Onsdagen den  
12 maj 1976

*Anslag till ungdomsorganisationerna, m. m.*

stöd än det som ges i dag, men fördelningen måste man titta vidare på. Därför röstar vi med utskottet i den frågan.

Fru JOHANSSON i Uddevalla (s):

Herr talman! Principerna för det statliga stödet till ungdomsorganisationernas centrala och lokala verksamhet har länge varit föremål för översyn och bearbetning för att stödet skall bli så effektivt och dessutom så rättvist som möjligt. Dessa principer har varje år diskuterats länge och ingående i kulturutskottet, och utskottet har också samrått med statens ungdomsråd. Det är alltså en fråga som varit föremål för intensiv behandling i utskottet, och detta visar också den vikt man där fäster vid ungdomsorganisationernas verksamhet.

I propositionen för i år har anslagen föreslagits höjda med drygt 3 milj. kr. till det centrala och 4,5 milj. kr. till det lokala stödet, så att ungdomsorganisationerna skall kunna vidmakthålla och vidareutveckla sin verksamhet. Trots den föreslagna höjningen har centerpartiet en motion, där man önskar ytterligare höjningar. I motionens första att-sats begär man en generell höjning av det centrala stödets rörliga del med 3 kr. i varje intervall och föreslår till följd härav en ökning av anslagsposten med 500 000 kr. Det är emellertid 1 milj. kr. för litet. En sådan generell höjning av intervallbeloppet skulle kosta 1,5 milj. kr.

Utskottsmajoriteten är inte beredd att föreslå en sådan höjning, och jag yrkar alltså avslag på motionen 1349 i denna del och följaktligen avslag på reservationen 1.

I samma motion föreslår centerpartiet ett särskilt bidrag till politiskt informationsarbete bland ungdom. Liknande motioner har behandlats i riksdagen tidigare och då avslagits med hänvisning till de höjningar som gjorts av stödet till ungdomsorganisationerna. Kulturutskottet måste, liksom övriga utskott, göra prioriteringar, och majoriteten i utskottet har ansett att detta yrkande bör avslås även i år. Jag yrkar alltså avslag på reservationen 2.

Centermotionen 1349 innehåller också ett förslag om att ett utredningsarbete skall läggas fram skyndsamt beträffande stödet till ungdomsorganisationernas verksamhet. Utskottsmajoriteten har här uttalat sig för vad som anförs i motionen och föreslår riksdagen att ge regeringen till känna vad utskottet anfört i frågan. Vi från den socialdemokratiska gruppen i utskottet samt representanten för vpk har avgivit reservation mot detta. Det gäller reservationen 3.

I propositionen och även i utskottsbetänkandet redogörs tämligen ingående för turerna i denna fråga, så jag har ingen anledning att göra någon längre utläggning här. Låt mig bara peka på några enkla fakta:

En översyn pågår inom utbildningsdepartementet. Den pågick under hela fjolåret. Kontakter har i detta sammanhang tagits med ungdomsorganisationer och med Kommunförbundet och Landstingsförbundet. Inom dessa båda organisationer pågår också utredningsarbete rörande bidragsgivningen till ungdomsorganisationerna från kommunerna resp. landstingen. I mo-

tionen återopas ett riksdagsbeslut från år 1972. Vid det tillfället fanns alltså inte Kommunförbundets promemoria, och då hade heller inte nya bidragsregler utformats för den centrala verksamheten. Vidare var då det lokala aktivitetsstödet uppdelat i två potter, en för idrott och en för övriga organisationer. Läget var alltså ett helt annat vid tiden för riksdagsbeslutet än det är i dag.

Kravet på "översyn" drevs också här i riksdagen förra hösten. Då gällde det idrottsanslagen. Men det kravet hade inte förankring i idrottsrörelsen, och något krav på allmän översyn har nu heller inte framförts från ungdomsorganisationerna. Däremot finns det naturligtvis alltid krav på anpassningar av bidragen till vissa förhållanden, t. ex. att deltagare i öppen verksamhet skall godtas som "statsbidragsberättigade" medlemmar och att nya organisationer skall godkännas för statsbidrag. Sådana frågor bör väl prövas av allsidigt sammansatta grupper, och det är då lämpligt att statens ungdomsråd blir myndighet för anslagen. Där finns ju olika parter företrädade. Anslagen till handikapporganisationer och till Pingströrelsens ungdomsverksamhet har utformats i nära kontakt med de berörda organisationerna. Detta är ytterligare ett par exempel på det fortgående översynsarbetet.

I propositionen 1975/76:39 anmäls att en översyn skall ske av bidragen till ungdomsverksamhet. Bl. a. anføres där att verksamheten bland äldre för- eningsungdomar bedrivs på helt andra villkor än vad som gäller för de yngres aktiviteter. Den skulle troligen främjas av att samhällsstödet vore utformat på ett annat sätt. I det sammanhanget kan påpekas – i anslutning till vad som förut sagts om särskilt bidrag till politiskt informationsarbete bland ungdom – att de politiska ungdomsorganisationerna självfallet kommer att beröras av just denna översyn. Jag yrkar alltså avslag på utskottets skrivning i denna del och bifall till reservationen 3.

I motionen 2016 från moderaterna hemställs att alla frågor som rör anslag till idrotten skall sammanföras till en huvudtitel. En motion med samma förslag fanns 1974 och behandlades i utskottets betänkande nr 3 det året. Jag vill alltså påpeka, herr talman, att det blivit ett tryckfel i betänkande nr 37, som vi nu behandlar, där det står att denna motion behandlades i kulturutskottets betänkande nr 3 år 1975. Det skall alltså vara nr 3 år 1974. Riksdagen avtog då förslaget, i enlighet med utskottets hemställan, och utskottets majoritet har inte funnit anledning att inta någon annan ståndpunkt i år. Jag yrkar därför bifall till utskottets förslag och avslag på reservationen 4.

Vad gäller storleken av bidraget per sammankomst i ungdomsorganisationernas lokala verksamhet samt anslagsbeloppet i anslutning till detta har centern, folkpartiet och vpk gått samman i en reservation, där de begär en ökning med 4 1/4 milj. kr. Anledningen är att man vill att beloppet per sammankomst skall garanteras till 10 kr. I propositionen förutsätts att detta belopp skall höjas nästkommande budgetår, och det har redan i det nuvarande förslaget höjts från något över 8 kr. till 9 kr. Utskottsmajoriteten har uttalat sin tillfredsställelse över denna målsättning i propositionen och godtagit förslaget om totalt 38 milj. kr. f. n. Vi är i utskottet mycket sam-

Onsdagen den  
12 maj 1976

*Anslag till ungdomsorganisationerna, m. m.*

stämmiga när det gäller vikten och nödvändigheten av att vi har fungerande ungdomsorganisationer. Inom parentes vill jag säga att det också är viktigt att de får arbeta på sina egna villkor och under stor frihet. Men i utskottet borde vi väl då vara mer samstämmiga också när det gäller det gemensamma ansvaret för samhällsekonomin och för de prioriteringar som ständigt måste göras. Vi har en statsbudget att hålla oss inom. Man tycker kanske att även de övriga partierna borde ha ansvarskänsla och insikt om den nödvändiga stramhet som vi har att iaktta i rådande ekonomiska läge. Jag yrkar bifall till vad utskottet hemställt och avslag på reservationen 5.

Herr talman! Jag yrkar alltså avslag på reservationerna 1, 2, 4 och 5 och bifall till utskottets förslag i alla delar utom när det gäller en översyn av samhällets totala stöd till den inom olika organisationer bedrivna ungdomsverksamheten, där jag yrkar bifall till reservationen nr 3.

Fröken ELIASSON (c) kort genmäle:

Herr talman! Fru Johansson i Uddevalla talade om ansvarskänsla. Från centerns sida menar vi att när nu riksdagen för fem år sedan slog fast vissa principer för det lokala aktivitetsstödet skall inte statsmakterna försöka smita från sitt ansvar och vältra över kostnaderna på organisationerna och kommunerna. I praktiken har ju många kommuner tvingats gå in med ett betydligt ökat stöd för att fylla igen de luckor som har uppstått.

Målsättningen var klart uttalad 1971: 10 kr., och i den mån pengarna inte räckte till skulle det ske en viss nedtrappning. Det kan väl konstateras att tyvärr har det brustit betydligt i ambition hos socialdemokrater och moderater, och därför har vi inte lyckats få majoritet i utskott och kammare för att stödet skulle få den omfattning som riksdagen beslöt 1971.

Fru Johansson lämnade den uppgiften om det centrala stödet att det i själva verket skulle bli fråga om större kostnader än vad vi har räknat med. Jag känner inte till de uppgifterna. Vi har i vår motion och i vår skrivning i reservationen byggt på då tillgängligt siffermaterial. Det är möjligt att det har framkommit nya uppgifter, men då påverkas väl anslaget i stort, så jag tror inte att det är någonting som berör enbart reservationen i så fall.

Sedan till den viktigaste frågan, nämligen samordningen. Jag vill först understryka att det intensiva arbetet i utskottet under årens lopp visar att det brister på det området. När fru Johansson pekar på att en lång rad turer finns redovisade i propositionen, så kan jag väl hålla med om det. Regeringen har inte till fullo följt upp de riksdagsbeslut som fattades 1973 och 1975. I själva verket är ju den skrivning som finns i årets budgetproposition en polemik mot det riksdagsbeslut vi i all enighet kom fram till 1975. Det är inte i enlighet med riksdagens beslut att man bedriver ett översynsarbete som hittills inom utbildningsdepartementet.

Sedan vill jag peka på att den beskrivning som man här försöker ge av en omfattande kontakt med organisationer, med Kommunförbundet och med Landstingsförbundet, inte ses som en rättvisande beskrivning av de parter som här är berörda. Jag har tagit kontakt med organisationer och

myndigheter och fått klart för mig att man finner propositionens beskrivning ganska missvisande. Det är alltså angeläget att riksdagen än en gång uttalar att här bör det ske en översyn på det sätt som riksdagen har begärt.

Fru JOHANSSON i Uddevalla (s) kort genmäle:

Herr talman! Man smiter inte ifrån ansvaret. Anslaget är höjt i år, och det är aviserat en höjning till nästkommande år. Man tar alltså ansvaret för de pengar som man har utlovat. Och då är det inte heller spikat till 10 kr. nästa år, men det kommer att bli minst det beloppet.

Centern har föreslagit en halv miljon, men i realiteten skulle det krävas en och en halv miljon enligt de uppgifter jag har från departementet, och vi kan väl räkna med att det är aktuella siffror. Det måste alltså ha varit en felräkning från början.

Fröken ELIASSON (c) kort genmäle:

Herr talman! Som kommentar till den sista frågan vill jag bara säga att när vi debatterade den i utskottet framfördes det inga invändningar från vare sig fru Johansson i Uddevalla eller någon annan i utskottet.

Nu sade fru Johansson att man smiter inte ifrån sitt ansvar om man ökar på anslaget till det lokala aktivitetsstödet. Jo, det gör man, fru Johansson. Riksdagen beslöt 1971 att införa ett lokalt aktivitetsstöd, där bidraget skulle utgå med 10 kr. per sammankomst. Det skulle alltså vara aktivitetsstimulerande. Och det är väl klart att om aktiviteterna ökar, så intensifieras också ungdomsarbetet ute i kommunerna, och då ankommer det på riksdag och regering, som har fastlagt riktlinjerna för detta stöd, att ta sin del av ansvaret, inte lasta över det på organisationer och kommuner. Det är det vi vill understryka. Vi finner det väsentligt att vi åtminstone uppfyller den bidragsnivå som vi i full enighet slog fast 1971.

Herr ERIKSSON i Ulfsbyn (c):

Herr talman! Dagens tekniskt utvecklade och framför allt föränderliga samhälle ställer allt större krav på människorna. Inte minst ställs krav på enskilda individers anpassning till varandra och till de snabba förändringarna i social och fysisk miljö. Alla dessa tekniska resurser som skapats måste anpassas till människorna, så att de på bästa sätt påverkar levnadsmiljöerna. Här måste det ständigt ställas krav på samarbete mellan forskare, tekniker, sociologer, samhällsplanerare och samhällets beslutsfattare på olika nivåer.

Ungdomen är en grupp som är alldeles särskilt utsatt för det föränderliga samhället och de missgrepp i planeringen som skett och sker. De unga saknar föräldragenerationens erfarenheter. De hamnar i en miljö som är planerad av andra människor med kanske helt annorlunda och ibland motstridiga värderingar. Så uppstår det konfliktsituationer mellan de unga å ena sidan och samhället och föräldragenerationen å den andra, och så får vi vad vi kallar ungdomsproblem.

I vårt land satsas det kanske mer på ungdomen än i något annat land. Många områden kunde här nämnas, där samhället gör stora insatser och

Onsdagen den  
12 maj 1976

*Anslag till ungdomsorganisa-  
tionen, m. m.*

där vi är ett föredöme för många andra länder. Men ett område som har halkat efter även vid viss internationell jämförelse är arbetet med ungdomsforskningen. Från riksdagens talarstol har det också sagts alltför litet i ungdomsforskningsfrågor. Därför vill jag i några minuter kort beröra dessa och bl. a. tala om det arbete som statens ungdomsråd utfört på detta viktiga område.

Herr Larsson i Borby och herr Boo motionerade 1971 om åtgärder för en samordning av forskningen om ungdomens situation i samhället. Kulturutskottet framhöll då i sitt betänkande nr 29 att en kartläggning av den aktuella forskningen på ungdomsområdet var angelägen. Kartläggningen borde enligt utskottet syfta till att ge en överblick över de forsknings- och undersökningsresultat som uppnåtts och därigenom ge ett bättre underlag för bedömning av olika ifrågasatta åtgärder som kan beröra ungdomens situation i samhället. Utskottet nämnde statens ungdomsråd som lämplig instans att utföra undersökningen, och riksdagen anslöt sig till utskottets hemställan.

Statens ungdomsråd föreslog i ett yttrande 1974 över riksdagsskrivelsen 1971:285 att rådet skulle få regeringens uppdrag att företa den begärda kartläggningen. För att då få kompletterande synpunkter på kartläggningens utformning och organisation samt ungdomsrådets förslag begärde utbildningsdepartementet in yttranden från bl. a. socialstyrelsen, statskontoret, skolöverstyrelsen och universitetskanslersämbetet, och dessa tillstyrkte också ungdomsrådets förslag.

I propositionen 14 år 1975 tog regeringen upp motionärernas och ungdomsrådets aktualiserade krav. Föredragande statsråd anförde att det borde tillhöra ungdomsrådets allmänna uppgifter att dokumentera forskning på ungdomsområdet som underlag för information till bl. a. ungdomsorganisationer och kommuner. Vidare anfördes att arbetet borde bedrivas i nära kontakt med andra myndigheter och organ där liknande dokumentation förekommer. Vad gällde en vidareutveckling av rådets verksamhet på detta område ansåg föredragande statsråd att erfarenheterna av dokumentationsarbetet och informationsverksamheten skulle avvaktas innan några närmare preciseringar skulle göras.

Statens ungdomsråd började efter riksdagsbeslutet 1971 att företa vissa undersökningar för att få en uppfattning om kartläggningsarbetets omfattning och konsekvenser. Genom överläggningar med representanter från ungdomsorganisationer och myndigheter kunde preliminära riktlinjer dras upp för ett dylikt kartläggningsarbete. Genom framställda diskussionsunderlag och promemorior redovisades olika synpunkter på kartläggningens utformning, inriktning och planering. Genom kontakter med bl. a. bibliotekshögskolan i Borås, bibliografiska institutet och Kungl. biblioteket kunde inledande diskussioner föras med särskild sakkunskap på området. För att sammanfatta, utveckla och konkretisera sina erfarenheter i ett förslag uppdrog statens ungdomsråd åt en referensgrupp under ledning av docent Rune Persson att under första halvåret 1974 arbeta fram en modell och en plan för kartläggningen. I betänkandet Kartläggning över svenska ungdomsun-

dersökningar framlade referensgruppen sina förslag efter endast ett halvt års arbete. Referensgruppen presenterade också en plan för kartläggningsarbetets bedrivande. Den planen innebar att man var inriktad på att kunna presentera en första edition av kartläggningen under 1975.

Statens ungdomsråd beslöt samma sommar, 1974, att vänta med sitt slutliga ställningstagande angående kartläggningsarbetet dels till dess frågan om finansieringen var löst, dels i avvaktan på den aviserade propositionen nr 14 år 1975.

Detta fick till följd att den av referensgruppen föreslagna tidsplanen avseende kartläggningsarbetets genomförande inte kunde hållas. Arbetet fortskred dock i begränsad omfattning under hela året. Bl. a. gjordes fortsatta materialinsamlingar och bearbetningar. Rådet har härigenom insamlat material omfattande ca 1 000 titlar på böcker, utredningar, rapporter och tidsningsartiklar, omspännande åren 1969–1974. Materialet belyser på olika sätt ungdomens situation i samhället med speciell tonvikt lagd på upplevelser av fritidsmiljön. Tack vare omdisponering av resurser har rådet dels kunnat fortsätta insamlingen av material framför allt från universitet och högskolor, dels färdigställt en första version av kartläggningen. Denna publikation kom i början av maj i år. Den heter *Forskning i ungdomsfrågor* och har fått ett mycket positivt mottagande ute på fältet. Beställningar har strömmat in, så att första upplagan om 1 500 exemplar efter mindre än två veckor är i det närmaste fulltecknad. Detta säger också något om hur stort behovet är på detta område.

En angelägen fråga just nu är hur det genomförda kartläggningsarbetet skall marknadsföras och vilka användningsområden som dokumentationen kan tillgodose. Ungdomsrådet har för sin del redovisat detta utifrån kartläggningens olika primära målgrupper såsom

ungdomsorganisationer, idrottsrörelsens ungdomsverksamhet, kommunala förvaltningar, myndigheter och verk med anknytning till fritids- och ungdomspolitiken, vetenskapliga institutioner, främst de som arbetar inom de samhällsvetenskapliga områdena, folkhögskolor, ungdomsledarinstitut, massmedia och bibliotek.

Kartläggningen bör kunna användas i organisationernas metodutvecklingsarbete, för den interna ledarutbildningen och för den egna utredningsverksamheten. Genom att på detta sätt samla andras uppfattning och erfarenheter av ungdomens situation i samhället har man fått ett brett material för utbildnings- och konferensverksamhet samt eventuellt förslag på arbetsmetoder och tillvägagångssätt för att lösa problem och bedriva verksamhet på central, regional och lokal nivå. Kartläggningen bör också komma till stor användning i den primärkommunala verksamheten, då praktiskt taget alla delar av kommunernas verksamhet berör ungdomen och dess uppväxtvillkor. Kommunerna framställer egna utredningar, som påfallande ofta belyser allmänna problem och behov hos ungdomen, bl. a. beträffande fritidsutnyttjande. En kunskap om andra landstings- och primärkommuners försök, utredningar och resultat torde sannolikt innebära att den egna ut-

*Anslag till ungdomsorganisationerna, m. m.*

Onsdagen den  
12 maj 1976

*Anslag till ungdomsorganisationerna, m. m.*

redande verksamheten skulle kunna förbättras samtidigt som direkta dubbelarbeten kan undvikas.

Avsikten med motion 813 år 1971 var att ungdomsrådets nu påbörjande insatser inom ungdomsforskningssektorn skulle syfta till att ge bättre underlag för beslut som rör ungdomens allmänna uppväxt- och fritidssituation. Kartläggningen kommer därför också att tillgodose de särskilda behov av information som de centrala politiskt beslutande och förvaltande myndigheterna har.

Inom universitet, högskolor och andra forskningsinstitutioner pågår ett ständigt forskningsarbete rörande ungdomens situation i samhället. För dessa kan kartläggningen fungera som en värdefull referensförteckning över ett omfattande studieområde.

En viktig målgrupp för kartläggningen är massmedia. Massmedias roll som åsiktsförmedlare och attitydbildare till och om ungdomen är allmänt känd. Den bild av ungdomens situation i samhället som ges av det genom kartläggningen insamlade materialet bör ha ett självklart intresse för människor som i olika media behandlar ungdomsgrupperna.

Slutligen kommer biblioteken att få stor nytta av den sammanställning som ungdomsrådet utarbetat. Särskilt värdefull torde systematiseringen av den tidigare "dolda" informationen vara för biblioteken som därmed får ökade möjligheter att erbjuda allmänheten service. Kartläggningen utgör ett viktigt komplement till de övriga bibliografiska översikter som finns i ett bibliotek.

En minst lika angelägen fråga som att marknadsföra den nu aktuella dokumentationen är att diskutera hur man skall åstadkomma uppföljning och kontinuitet i arbetet. Det arbete ungdomsrådet hittills bedrivit har skett med mycket begränsade medel och har på intet sätt kunnat prioriteras gentemot andra uppgifter rådet har. För att kartläggningen skall bli meningsfull måste med andra ord en uppföljning ske. En resursförstärkning är härigenom ofrånkomlig, och det lämpliga vore att rådet fick speciella resurser för att fortsätta detta arbete.

I anslutning till det sistnämnda vill jag avslutningsvis rikta en vädjan till statsrådet Hjelm-Wallén att inte glömma bort ungdomsforskningsfrågorna. Jag vet att det är många viktiga frågor som skall ha tid, intresse, personella och ekonomiska resurser m. m. När statens ungdomsråd i sitt viktiga arbete äskar medel för ungdomsforskningsfrågorna så väddar jag om förståelse och generös behandling av denna begäran.

Jag vill yrka bifall till reservationerna 1, 2 och 5 och i övrigt till kulturutskottets hemställan i betänkandet nr 37.

I detta anförande instämde herr Boo (c).

Herr GUSTAVSSON i Nässjö (s):

Herr talman! Jag är glad över att riksdagen i dag kan ena sig om en syn på ungdomsorganisationerna som i långa stycken utgår från deras egen värld och betraktar deras arbete som en viktig komponent i ett demokratiskt

samhälle. Jag är naturligtvis också tacksam för de vackra ord som har sagts om statens ungdomsråds verksamhet.

Jag vill till herr Eriksson i Ulfsbyn beträffande kartlägningsarbetet bara säga att man inom ungdomsrådet har ambitionen att fortsätta och fullfölja det arbete som pågår. Det kommer också till uttryck i utskottets skrivning, där det heter att utskottet "utgår från att ungdomsrådet tar erforderliga initiativ för att få klarlagt hur detta fullföljande lämpligast skall ske och anser det därför inte erforderligt att riksdagen hos regeringen hemställer om riktlinjer för det fortsatta arbetet med ungdomsforskningen".

Men det är ett av de tidigare anförandena som har gjort mig litet grand förvånad och kanske också en smula besviken, nämligen inledningen av herr Nilssons i Agnäs anförande. Han uttryckte där såvitt jag förstår för det första allmänt betänkligheter mot att man ger stöd till organisationerna. Han sade att ordet "stöd" används i alltför stor utsträckning. Han sade för det andra att det var mer fart på idrottsungdomen och ungdomen i allmänhet förr i tiden. Vi riktigt hör ekot från det förgångna i kammaren när han uttalar de orden. Sedan tillägger han att vi skulle behöva en annan anda.

Jag tror inte att någon i kammaren med fog kan påstå att ungdom i dag skulle vara sämre än ungdomen förr i tiden eller att det skulle ha varit mera fart på ungdomen då än vad det är i dag. Men däremot – och det är en helt annan sak – förändras villkoren för föreningslivet ständigt, både när det gäller idrotten och när det gäller ungdomsorganisationerna i allmänhet. En av de viktigaste komponenterna i de förändrade villkoren är de utbredda kommersiella krafterna i samhället, dvs. de privata vinstintressena, som herr Nilsson i Agnäs och moderata samlingspartiet i andra sammanhang försöker värna om. Jag tror att jag kan göra mig till tolk för vad många olika ungdomsorganisationer anser om dessa och säga att de ser kommersialismen som ett av de största hoten mot ungdomen. Därför är det sett ur både allmän kulturpolitisk synpunkt och ur allmän ungdomspolitisk synpunkt oerhört viktigt att få en mera exakt kartläggning av den inverkan på de unga människorna som kommersialismens utbredning kan ha. Det är också ungdomsrådets ambition att ta upp den frågan till diskussion.

Eftersom jag år 1973 tillsammans med statsrådet Hjelm-Wallén, som då var riksdagsledamot, i en motion begärde en översyn av ungdomspolitiken och eftersom fröken Eliasson har apostroferat den motionen, kan det finnas anledning för mig att göra några kommentarer.

Det har på en rad områden genomförts en översyn som ligger helt i linje med de krav som vi förde fram i motionen, och det har också på avgörande punkter skett förändringar i ungdomspolitiken sedan riksdagen gjorde sitt uttalande. Jag kan peka på några exempel: Åldersgränsen för det centrala och det lokala stödet har sänkts. Inom Svenska kommunförbundet har gjorts en kartläggning av anslagen till ungdomsorganisationerna. Från ungdomsvårdens sida har initiativ tagits – vilket också har accepterats i propositionen och även förutsätts bli accepterat av riksdagen – till en kartläggning av ungdomspolitiken lokalt i kommunerna. Det är självklart

Onsdagen den  
12 maj 1976

*Anslag till ungdomsorganisationerna, m. m.*

att denna undersökning genomförs i samråd med Kommunförbundet. Det kommer också – i anledning av SIA-propositionen – att företas en översyn av åldersgränserna över huvud taget. Jag vill här tillägga att vi när vi väckte motionen hade anledning att fundera över det lokala stödet och om det över huvud taget kunde anses motiverat att ha kvar ett statligt stöd direkt till de lokala organisationerna. Efter riksdagens beställning hos regeringen tog regeringen erforderliga kontakter med ungdomsorganisationerna och var beredd att genomföra en ändring på den punkten. Ungdomsorganisationerna tyckte emellertid samfällt att det lokala stödet fungerade bra och att principen för det lokala stödet därför borde få vara kvar. Därmed föll alltså en stor del av den diskussionen.

En annan sak som gäller samordningen av ungdomspolitikerna är att flera olika statliga organ handlägger frågor som berör samma områden. Genom årets budgetproposition har vi fått till stånd en förändring på den punkten – fortfarande dock under förutsättning att riksdagen bifaller utskottets förslag – nämligen att huvudmannaskapet för stödet skall föras över till statens ungdomsråd. Detta tror jag är positivt och någonting som kan verka förbättrande för politiken gentemot ungdomsorganisationerna.

Låt mig med detta säga att jag är beredd att yrka bifall till reservationen 3.

Jag vill bara kort kommentera reservationen 2 från centerpartiet, eftersom fröken Eliasson tog upp den i sitt anförande. Hon sade att statens ungdomsråd har krävt att man skall genomföra ett sådant här stöd till de politiska organisationerna. Det är riktigt så till vida att i samband med utredning om det centrala stödet förde man från utredningens sida fram krav på ett stöd på 2 milj. kr. till de politiska ungdomsorganisationerna, vilket också här rönt en ganska god behandling i remissinstanserna. Om jag inte minns fel var det bara Fria moderata studentförbundet och Moderata ungdomsförbundet som direkt yrkat avslag på detta förslag.

Men det är en väsentlig och avgörande skillnad mellan det förslag som ungdomsrådet förde fram och det som framförs i centerreservationen. I denna reservation föreslås nämligen att man vid fördelning av stödet skall utgå från medlemsantalet i resp. politiska ungdomsorganisationer. Skälet till att vi från ungdomsrådet vid den tidpunkten inte ansåg att man borde utgå från medlemsantalet utan att stödet skulle fördelas efter partistödsprincipen är just att det är viktigare än någonsin att de politiska ungdomsorganisationerna kan jobba aktivt och effektivt i, som vi uttrycker det, ett demokratiskt samhälle. De har till uppgift att i stor utsträckning kanalisera politiska opinioner. Vi har sänkt rösträttsåldern, organisationerna skall in i skolorna, osv. Just denna rent politiska motivering gör det också naturligt att man kopplar bidraget till samma princip som partistödet.

Att man skall kunna ge ett speciellt anslag till de politiska ungdomsförbunden blev dessutom klart uttalat från riksdagens sida, när man accepterade ungdomspropositionen förra året. Där har man i allmänna ordalag principiellt ställt sig bakom ett sådant här stöd. Men som vi känner till hade man av ekonomiska skäl vid den tidpunkten inte möjlighet att bifalla

ett konkret anslag på den punkten.

Herr talman! Jag yrkar bifall till reservationen 3 och i övrigt till utskottets hemställan.

Herr NILSSON i Agnäs (m):

Herr talman! Jag har stor sympati för herr Gustavsson i Nässjö som riksdagsman, och jag tycker det är ledsamt att han tog åt sig på ett nästan stingsligt sätt. Det är några få saker jag vill säga.

Jag menar inte – och sade inte heller – att det var sämre ungdom i dag, utan jag sade tvärtom att vi har en svårare situation i dag. Det är vi alla överens om. Om jag nu skall vara riktigt positiv mot herr Gustavsson och hans parti skulle jag vilja uttrycka det så att det har blivit vissa negativa verkningar av det myckna goda som herr Gustavssons parti har utfört i vårt land. Vi har fått det mycket bekvämare och bättre. Herr Gustavsson kan ju ta åt sig och säga att det är hans parti som har åstadkommit det. Men så har allt detta kommit som har gjort att människor är mera passiva, att det är större svårigheter för dem att uppleva det som vi upplevde när vi var unga. Det är inte så att jag står och mörkmålar, utan det är helt enkelt så ställt, inte bara i Sverige utan också i andra länder. Vi har stora problem här. Så kommer detta anslag, som vi alltså inte ville pruta eller ta bort. Men jag har frågat mig om vi har misslyckats på ett väsentligt område, nämligen när det gäller att få utdelning av detta i aktivitet, rörelse, hälsa. Det var privata funderingar – jag sade det mycket tydligt – och jag är glad om jag blir motsagd, särskilt om man kan bevisa att jag har fel. Jag skulle gärna vilja se att det vore mycket bra ställt.

Jag ville bara fråga om herr Gustavsson har något bevis för att jag och mitt parti värnar om kommersialiseringen, eller hur han uttryckte det. Jag har svårt att tro att han kan bevisa detta. Det är alltså något som han kastade ur sig litet obetänksamt, och jag hoppas att han tar tillbaka det.

Nu har jag just i min hand Naturvårdsverkets årsbok 1975, som jag har fått i dag. Där finner jag på s. 43 en intressant redovisning av svenska folkets friluftsvanor:

”Fritidssektorns andel av de totala kommunala kostnaderna har ökat från en procent 1960 till drygt tre procent 1975. Den kommunala satsningen på idrott och friluftsliv uppgår till omkring 700 miljoner kronor per år. Staten bidrar årligen med totalt ca 170 miljoner kronor, varav 75 går till anläggningar av olika slag.”

Detta är mycket bra. Men jag tänker: Med alla dessa pengar, genom hela denna satsning – skulle vi inte kunna hitta någon möjlighet att få människorna bort från TV-rutan och från att sitta som åhörare och heja? Skulle vi inte kunna få ut dem, kunna få dem att jobba och verkligen uppleva någonting av den glädje som jag menar att man mötte bland människor i mycket större utsträckning när jag var ung? Skulle vi inte kunna få dem att vara litet mera i gång, utan tanke på att det skall vara så märkvärdigt ordnat och så märkvärdiga anläggningar, även om jag vet att dessa anläggningar behövs? Jag skulle alltså önska att herr Gustavsson i Nässjö och andra i ungdomsrådet lyckades få i gång en utveckling i den här rikt-

Onsdagen den  
12 maj 1976

*Anslag till ungdomsorganisationerna, m. m.*

ningen. Och att jag använde ordet "anda" berodde på att jag inte fann något uttryck som var bättre.

Jag hoppas att herr Gustavsson i Nässjö förstår mig när jag säger att det är någonting i tiden som här arbetar emot oss, hur vi än satsar.

Fröken ELIASSON (c):

Herr talman! Jag noterar med tillfredsställelse hur varmt herr Gustavsson i Nässjö talade om behovet av stöd till de politiska ungdomsorganisationerna för deras informationsarbete. Jag uppfattar väl hans inlägg närmast som en förtäckt kritik mot att man från socialdemokratiskt håll och från regeringshåll ännu inte lagt fram något förslag på den här punkten. Men jag vågar kanske räkna med att Åke Gustavsson kommer att hjälpa oss i arbetet att få fram ett stöd till ungdomsförbunden. Det är ju väldigt viktigt att man kan få en öppnare skola också i detta avseende och att organisationerna får hjälp att komma ut med sin information.

Herr Gustavssons inlägg inrymde en lång rad påpekanden om hur man på olika håll har tagit initiativ för att kartlägga och komma till rätta med de brister som i dag finns när det gäller det totala stödet till ungdomsorganisationerna. Han hänvisade till Kommunförbundet och statens ungdomsråd m. fl. Jag noterar att han inte hänvisade till departementet, och det är påfallande att man pekar på andra när man från regeringshåll har svikit och inte fullföljt de beslut vi fattade 1973 och 1975.

Det är klart att en del av problemen har lösts. Det har bl. a. blivit bättre med det lokala aktivitetsstödet, inte minst tack vare de stora ansträngningar vi inom centern gjort på det området. Vi har verkligen fått arbeta för att få igenom ett förslagsanslag exempelvis.

Men det finns andra problem. Jag pekade på dem i mitt första inlägg, t. ex. de öronmärkta pengarna. Och man anser fortfarande på många håll att det behövs åtgärder för att förenkla bidragsgivningen och för att få till stånd en bättre samordning mellan alla de parter som är inblandade.

Det finns också, som jag sade i mitt första inlägg, redovisat i propositionen att bidragsstandarden kan variera mycket starkt. Är inte det då ett problem och ett problem som man bör försöka tackla på en mer samlad front? Jag ser även statens ungdomsråds aktivitet här som ett tecken på att det är ett väl dokumenterat behov av en bättre samordning.

Avslutningsvis vill jag bara säga, herr talman, att det var intressant att höra polemiken mellan herr Nilsson i Agnäs och herr Gustavsson i Nässjö. Jag tillåter mig konstatera att trots de meningsskiljaktigheter som tycks finnas mellan dessa herrar står man ändå på samma plattform när det gäller ambitionsnivån för det lokala aktivitetsstödet och hur man vill bära det ansvar som riksdagen påtog sig 1971, när riksdagen slog fast de nya riktlinjerna för det lokala aktivitetsstödet.

Herr GUSTAVSSON i Nässjö (s):

Herr talman! Det är en ganska enkel debatteknik att plocka ut en del av detta stora komplex och därmed försöka ge åhörarna intrycket att det

råder enighet om ungdomspolitikens utformning på anslagssidan och i andra avseenden. Det som vi nu diskuterar är en särskild fråga. Däremot vill jag påstå att inte minst genom aktiviteter från såväl statens ungdomsråd – alltså ett statligt organ – som den socialdemokratiska regeringen har vi fått kraftiga uppräknings av bidragen över huvud taget.

Och låt mig, herr talman, börja med att i detta sammanhang säga några ord till fröken Eliasson om bidragsutformningen. Vad jag sade här var inte någon förtäckt kritik mot regeringen för att den inte skulle ha gjort någonting. Jag hänvisade tvärtom till att man haft överläggningar och diskussioner med ungdomsorganisationerna om hur bidragen skulle vara utformade, inte minst det lokala stödet.

Fröken Eliasson säger att hon tycker att det är bra att det sker någonting inom Kommunförbundet och Landstingsförbundet. Jag bedömer att de kan jobba lika aktivt med dessa frågor som regeringen när det gäller kommunernas ansvarsområde och när det gäller landstingens ansvarsområde. Ätminstone så länge det finns en socialdemokratisk majoritet i såväl Kommunförbundet som Landstingsförbundet kommer de säkert att intensivt bevaka denna fråga.

Jag blir alltmer förbryllad över inläggen från herr Nilsson i Agnäs. Han frågar sig: Får vi verkligen fler aktiviteter, blir det verkligen bättre, med ett statligt stöd? Om man har uppfattningen att så inte är fallet, skall man naturligtvis inte ge ett öre till organisationerna. Då skall man i stället skära bort hela anslaget.

Sedan frågade herr Nilsson i Agnäs: Hur kan Åke Gustavsson påstå att vi värnar om kommersialismen? Försök leda i bevis att vi skulle göra det! Ja, det är inte särskilt svårt att bevisa det. Moderata samlingspartiet är det parti som har de tätaste förbindelserna med de privata storföretagen här i landet. Vad som är oroande, inte minst när det gäller föreningslivet, är de kommersiella, privata vinstintressen som i ökad utsträckning gör sig gällande för att exploatera unga människor, därför att de uppfattas som en köpstark grupp av marknadsförarna inom den privata företagsamheten. Ingen skulle vara mer tacksam än jag om herr Nilsson i Agnäs i sitt nästa anförande sade att moderata samlingspartiet är berett att motverka kommersialismen, de privata vinstintressena. Kan man få en sådan deklARATION från herr Nilsson i Agnäs kan vi säkert vara överens i långa stycken.

Till sist sade herr Nilsson i Agnäs att det är någonting i tiden som arbetar emot vad vi satsar på. Det i tiden som arbetar emot detta är utbredningen av de kommersiella vinstintressena. Det som arbetar för det är, tror jag, idealiteten hos t. ex. ungdomsledare som utan ett öre i ersättning dag ut och in, vecka, månad och år ut och in hängivet jobbar enbart för att de vill förverkliga idéer som de tror på.

Fru statsrådet HJELM-WALLÉN:

Herr talman! Bara några ord om kravet på översyn av samhällets totala stöd till den inom olika ungdomsorganisationer bedrivna ungdomsverksamheten.

Onsdagen den  
12 maj 1976

*Anslag till ungdomsorganisationerna, m. m.*

Det här är ett krav som restes redan 1973. Som har framgått av debatten är det en gammal bekant fråga för mig. Av sättet att föra den här debatten verkar det som om fröken Eliasson ser på saken som om tiden hade stått stilla sedan 1973. Det går inte att i dag använda synpunkter som remissinstanserna avgav 1973. Självfallet måste man i så fall tillfråga dem: Vad skulle ni ha sagt i dag?

Det borde ha framgått att mycket har förändrats sedan 1973. Det är väl ändå dagens situation när det gäller bidragsgivningen till ungdomsorganisationerna som kravet om översyn avser och inte 1973 års situation? Jag skall inte räkna upp vad som har förändrats sedan dess – det har mina partivänner här redan gjort. Både lokalt och centralt har det hänt en hel del. Och visst är regeringen och departementet inblandade i det. Vi har haft en sakkunnig tillkallad för att hjälpa till med översynsarbetet. Så sent som i fjol ändrade vi det centrala stödet, och nu föreslås förändringar i det lokala stödet, helt i linje med vad ungdomsorganisationerna önskar.

Regeringen och departementet styr emellertid inte Svenska kommunförbundet eller Svenska landstingsförbundet, fröken Eliasson. Det är inte ens så att kommunförbunden, vare sig det primärkommunala eller det sekundärkommunala, styrenskilda kommuner eller landsting. Det är en mycket underlig uppfattning om ansvarsfördelningen mellan statliga och kommunala organ. Fröken Eliasson framställer det som om departementet inte hade handlat därvidlag. Hon menar alltså att allt detta måste centralstyras. Det är ett intressant uttalande av en representant för det parti som i andra sammanhang brukar tala om sig som ett decentraliseringsparti.

Det finns flera skäl till att jag inte förstår kravet på översyn av bidragsformerna just nu, även om tidigare många skäl talade för det kravet. För det första är det centrala bidragssystemet mycket färskt, och vi måste invänta erfarenheter av hur det har utfallit innan vi på nytt kan utreda det. För det andra förklarar sig organisationerna i dag vilja ha kvar och utveckla den bidragsordning som finns för det lokala aktivitetsstödet. För det tredje är utredningar på gång beträffande såväl det primärkommunala som det landstingskommunala stödet.

Jag skulle vilja ha dimmorna skingrade här: Vilka frågor är det egentligen som ligger till grund för utredningskravet? Vilka resultat skulle man kunna komma till i en utredning? Det är ganska meningslöst att ställa allmänna krav på utredningar om man inte talar om vad som skall lösas med dem.

Från socialdemokratiskt håll menar vi att tiden snarare är kommen för handling än för fortsatt utredande. Här behövs lokalt i varje kommun ett handfast planeringsarbete inför allt det nya som väntar, inte minst SIA-reformen. Det gäller de kommunala förvaltningarna, skolan och fritidshemmen. Och det gäller både de förtroendevalda och tjänstemännen. De måste skaffa sig beredskap för ett konkret samarbete med organisationerna. Jag vet att det förekommer mycket förberedelsearbete inom organisationerna, men nu måste också vi som är politiskt verksamma se till att vi på alla nivåer svarar upp mot det förberedelsearbetet. Det måste alltså vara ett handfast, verklighetsnära planeringsarbete. Det är det vi skall syssla med i stället för med utredningar som de borgerliga talar om i sina luddiga krav.

Herr NILSSON i Agnäs (m):

Herr talman! Det är för kort tid för så stora frågor som plötsligt kommer upp.

Herr Gustavsson i Nässjö frågar om man inte helt skall ta bort anslagen om man tycker att de inte har givit den utdelning som man hade hoppats. När jag har ställt frågan om vi har lyckats har jag inte lagt ett anklagande finger på någon särskild utan på oss alla, vi som står bakom förbättringarna av anslaget – det som man kallar för stöd. Jag tycker att ordet "stöd" mest har att göra med sådana som är mycket skadade, men vi kan använda ordet här – det är väl riktigt på ett sätt.

Vi vill vid all statlig verksamhet ha så stor utdelning som möjligt, så också på det här området. Det är därför som jag och många som jag har pratat med har funderat över om vi har utvecklat de rätta metoderna. Jag önskar verkligen statens ungdomsråd och andra som jobbar med detta lycka till med att aktivisera människorna så att de får glädje och utdelning av pengarna.

Herr Gustavsson talade om idealitet. Jag menar att den nog var större förr, åtminstone i den bemärkelsen att alla jobbade inom idrotten utan betalning. Jag har själv varit med i ungdomsverksamhet både som deltagare och som ledare inom kristna organisationer. Jag har en övertygelse av att man jobbade i stort sett helt utan tanke på pengarna. Jag tror inte att det har blivit någon förbättring där, även om jag är medveten om att ett stort antal människor jobbar otroligt mycket för idrotten också nu. Men det är inte de som lägger beslag på våra anslag.

När herr Gustavsson i Nässjö sedan talar om sambandet mellan moderaterna och de kommersiella krafterna i sammanhanget och när han därvid säger att det är de privata vinstintressena som är anledningen till det onda, då tycker jag att han talar smalspårigt och enkelt. Herr Gustavsson har alltså lösningen på problemet klar för sig: Om vi kan få bort detta, då blir det bättre. Men han menar väl då inte att moderaterna stöder t. ex. nöjesindustrin eller andra som arbetar med utbudet för ungdomen när det gäller deras fritid? Och vad vi skall stoppa när det gäller marknadsföringen har jag väldigt svårt att förstå. Jag vet inte vad herr Gustavsson egentligen syftar till, men tillåt mig leka med tanken att vi skulle vilja stoppa marknadsföringen av bilar – man ju blir litet försoffad när man sitter i bilen jämfört med när man trampar cykel eller gör något annat. Vi kan ju inte tänka för andra och bestämma vad de skall köpa eller göra.

Enligt min mening gäller det att hjälpa ungdomsorganisationerna och de som är ansvariga för hur anslagen skall användas att finna attraktiva saker att erbjuda ungdomen, saker som verkligen ger utbyte åt både dem som deltar i verksamheten och samhället i stort.

Herr Gustavsson i Nässjö föreslog alltså en lösning av problemen genom ett avskaffande av kommersialiseringen, och han sade att om jag anslöt mig till detta skulle han hälsa det med tillfredsställelse. Jag tror emellertid att man tar alltför lätt på problemen om man tänker som herr Gustavsson, och jag tror också att han innerst inne vet att vi alla är emot de krafter

Nr 123

Onsdagen den  
12 maj 1976

---

*Anslag till ungdomsorganisationerna, m. m.*

Onsdagen den  
12 maj 1976

*Anslag till ungdomsorganisationerna, m. m.*

som här är nedbrytande i verklig mening. Men det går inte bara att stå här i riksdagen och säga att vi skall införa en lagstiftning som hindrar att unga människor erbjuds saker som är nedbrytande eller försöffande och som motverkar våra ansträngningar på andra områden.

Fröken ELIASSON (c):

Herr talman! Det som statsrådet Hjelm-Wallén nyss sade var ganska märkligt att lyssna till. Det är i själva verket en argumentation mot den ståndpunkt som statsrådet intog för bara två tre år sedan. Det är klart att ganska mycket har hänt på skilda punkter, men det grundläggande behovet av en samordning kvarstår. Jag har i mina inlägg i dag pekat på den skiftande bidragsstandarden, relationer mellan öronmärkta pengar och centralt stöd osv.

Våra uttalanden i frågan och att vi vidhåller utredningskravet innebär förvisso inte att allt skall centralstyras, och att departement och regering skall styras av Kommunförbundet. Vi har aldrig följt sådana tankegångar. Vi har inte heller på något sätt givit uttryck åt det i motioner 1973. Låt mig bara få peka på att Kommunförbundets fritidsdelegation alldeles nyligen klart har sagt att det i dag behövs en samordning. Man säger att statens bidrag till ungdomsorganisationernas verksamhet måste få en sådan utformning att en samordning underlättas mellan dessa bidrag och landstingens och kommunernas bidrag.

Det är alltså helt klart att man i dag på olika håll fortfarande anser att det behövs en samlad översyn, men det är också uppenbart att man tvingas till egna initiativ när nu regeringen inte vill villfara vad riksdagen flera gånger har begärt.

Statsrådet Hjelm-Wallén säger att det nu är dags för handling, och vi delar den uppfattningen. Vi menar att det är dags för handling från regeringens sida, så att de gamla kraven verkligen kan tillgodoses.

Fru statsrådet HJELM-WALLÉN:

Herr talman! Jag vill vända mig emot två uttalanden som fröken Eliasson gjorde i sitt anförande. Det ena var att hon anförde argument från remissinstanser år 1973 som om de gällde i dag. Det har ju hänt så mycket när det gäller dessa ärenden, och det borde fröken Eliasson känna till eftersom hon suttit med och behandlat dem i kulturutskottet.

Det andra var att hon säger att departementet inte har gjort någonting, och att hon i det sammanhanget hänvisar till att ingenting har hänt hos Kommunförbundet och Landstingsförbundet. Det är alldeles självklart att dessa förbund sköter sin politik själva, men vi har haft kontakter och överläggningar med dem för att få en samordning och för att få veta vilken ståndpunkt de olika organ som sysslar med detta har. Departementet har haft sådana kontakter med såväl Kommunförbundet som andra myndigheter och organisationer som har hand om dessa frågor.

Det finns en hel del samordningsproblem, men jag menar att vi har ett gott grepp över dem nu, och det har vi tillsammans med dem som jobbar på detta område. Det här aktuella kravet på utredning framförs inte ens inom organisationslivet självt.

Onsdagen den  
12 maj 1976

*Anslag till ungdomsorganisationerna, m. m.*

Fröken ELIASSON (c):

Herr talman! Det har hävdats här i debatten och även i propositionen, att man har tagit initiativ till kontakter och överläggningar från departementets sida. Jag har för min del tagit kontakt på olika håll och försökt kartlägga vilken omfattning dessa kontakter har haft. Den information som jag hittills har fått visar att det är fråga om högst sporadiska kontakter på kansliplanet. Det var inte vad riksdagen begärde 1973. Riksdagen sade att den ville ha en skyndsam översyn och att i översynsarbetet skulle delta företrädare för bidragsmottagande organisationer och för bidragsgivare såsom kommuner, landsting och stat.

Denna begäran från riksdagens sida har inte villfarits, när man gått till väga på detta sätt.

Statsrådet frågar: Vilka resultat skulle man komma fram till, om man nu gjorde en sådan här mer samlad översyn? Den frågan kan jag inte svara på. Men det är helt klart att man från olika organisationers och myndigheters sida fortfarande vill ha en sådan samlad översyn. Jag menar därför att det är mer berättigat att statsrådet riktar den frågan inte till mig utan till de organisationerna och de myndigheterna, för där är man intresserad av överläggningar. Man anser att regeringen har hanterat denna fråga alltför slapphänt.

Fru statsrådet HJELM-WALLÉN:

Herr talman! Vi har haft en mängd kontakter med organisationer och myndigheter. Det här kravet har inte framkommit vid dessa kontakter.

Det är alldeles självklart att om situationen vore densamma i dag som den var 1973, skulle jag ha samma åsikt i dag som jag hade 1973, nämligen då jag framförde kravet motionsvägen. Men situationen är i dag en annan, och då måste jag också ändra min bedömning av den. Det är därför som jag säger att i dag behövs inte denna översyn. Anslagen har förbättrats successivt, och jag tror att organisationerna och anslagsgivningen till dem mår allra bäst om man fortsätter att förbättra anslaget på det sätt som har skett under senare år.

Fröken ELIASSON (c):

Herr talman! Statsrådets bedömning kan tydligen växla från ett år till ett annat. Organisationer och myndigheter vill ha en samlad översyn, och en enig riksdag har begärt en sådan 1973 och 1975. Jag menar det är helt på sin plats att regeringen gör ansträngningar för att uppfylla de här riksdagsbesluten.

Efter detta inlägg, herr talman, skall jag inte ytterligare förlänga debatten.

Herr GUSTAVSSON i Nässjö (s):

Herr talman! Jag vill bara rikta ett mycket kort inlägg till herr Nilsson i Agnäs. Han talar fortfarande på temat: Det var bättre förr. Då jobbade alla utan betalning.

Det berodde på att organisationerna inte hade de resurser som de behövde

Onsdagen den  
12 maj 1976

*Anslag till ungdomsorganisationerna, m. m.*

för att utveckla sin verksamhet. Men man fick också slita oerhört ont, i onödan många gånger. I dag har de flesta organisationer möjlighet att anställa vissa funktionärer. Men det rör sig ju om en försvinnande liten minoritet i förhållande till de ungdomsledare som jobbar ideellt och aktivt.

Därför frågar man sig återigen om herr Nilsson vill ha den tiden tillbaka.

Herr NILSSON i Agnäs (m):

Herr talman! Om jag trodde att tiden ginge att vrida tillbaka, herr Gustavsson i Nässjö, skulle jag nog ändå tveka att göra det. Både herr Gustavsson och jag vet att så enkel är inte historien och tillvaron. Men om man ser tillbaka i ett perspektiv på 30–40 år, så blir man medveten om att det fanns både svagheter och fördelar. Organisationerna hade inte möjlighet att anställa folk, men man lyckades nå mycket långt med de knappa resurserna. Jag tror inte att någon av dem som då jobbade i organisationerna upplevde det som att de jobbade i onödan, utan det var en glädje just i att kunna göra någonting. Idealiteten var stark.

Jag tror att den idealiteten finns också i dag. Men när vi nu sätter in dessa stora medel skall vi hoppas att de också ger utdelning, så att vi får fler människor ut i skidspåren, i markerna, fler friska människor osv. Utan att vara sur och kverulera vill jag säga att jag verkligen hoppas att det skall lyckas. Då skall jag gärna rösta för förhöjda anslag t. ex. till anläggningar där sådana behövs.

Herr GUSTAVSSON i Nässjö (s):

Herr talman! För att undvika ytterligare polemik skall jag nöja mig med ett konstaterande. Herr Nilsson i Agnäs säger: Om jag trodde att tiden ginge att vrida tillbaka skulle jag nog ändå tveka. Själv skulle jag inte tveka en sekund. Man kan aldrig tänka sig att vrida tiden tillbaka, till sämre förhållanden från alla synpunkter, också för organisationernas del.

Herr NILSSON i Agnäs (m):

Herr talman! Det kategoriska påståendet att det var sämre förhållanden på alla områden förr i tiden får stå för herr Gustavssons i Nässjö egen räkning. Jag vill inte göra någon betygsättning här, men det är väldigt djärvt att påstå något sådant.

Överläggningen var härmed slutad.

*Punkten 1*

M o m . 1

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

Den som vill att kammaren bifaller kulturutskottets hemställan i betänkandet nr 37 punkten 1 mom. 1 röstar ja, den det ej vill röstar nej. Vinner nej har kammaren bifallit reservationen nr 1 av herr Mattsson i Lane-Herrestad m. fl.

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

Ja - 236  
Nej - 85

M o m . 2 o c h 3

Kammaren biföll vad utskottet i dessa moment hemställt.

M o m . 4

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

Den som vill att kammaren bifaller kulturutskottets hemställan i betänkandet nr 37 punkten 1 mom. 4 röstar ja, den det ej vill röstar nej. Vinner nej har kammaren bifallit reservationen nr 2 av herr Mattsson i Lane-Herrestad m. fl.

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

Ja - 238  
Nej - 84  
Avstår - 1

M o m . 5

Utskottets hemställan bifölls.

M o m . 6

Propositioner gavs på bifall till dels utskottets hemställan, dels reservationen nr 3 av herr Andersson i Lycksele m. fl., och förklarades den förra propositionen vara med övervägande ja besvarad. Sedan fru Johansson i Uddevalla begärt votering upplästes och godkändes följande voteringsproposition:

Nr 123

Onsdagen den  
12 maj 1976

---

*Anslag till ungdomsorganisations-  
nerna, m. m.*

## Nr 123

Onsdagen den  
12 maj 1976

*Anslag till ungdomsorganisationerna, m. m.*

Den som vill att kammaren bifaller kulturutskottets hemställan i betänkandet nr 37 punkten 1 mom. 6 röstar ja, den det ej vill röstar nej.

Vinner nej har kammaren bifallit reservationen nr 3 av herr Andersson i Lycksele m. fl.

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

Ja - 160  
Nej - 161  
Avstår - 2

M o m . 7

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

Den som vill att kammaren bifaller kulturutskottets hemställan i betänkandet nr 37 punkten 1 mom. 7 röstar ja, den det ej vill röstar nej.

Vinner nej har kammaren bifallit reservationen nr 4 av herr Nilsson i Agnäs och fru Diesen.

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

Ja - 276  
Nej - 47

*Punkten 2*

M o m . 1

Utskottets hemställan bifölls.

M o m . 2

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

Den som vill att kammaren bifaller kulturutskottets hemställan i betänkandet nr 37 punkten 2 mom. 2 röstar ja, den det ej vill röstar nej.

Vinner nej har kammaren bifallit reservationen nr 5 av herr Mattsson i Lane-Herrestad m. fl.

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

Ja - 189  
Nej - 132  
Avstår - 2

### *Punkten 3*

Utskottets hemställan bifölls.

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

## § 8 Datapolitiken

### Föredrogs

konstitutionsutskottets betänkande 1975/76:47 med anledning av propositionen 1975/76:100 om anslag under justitiedepartementets verksamhetsområde för budgetåret 1976/77 till datainspektionen jämte motioner och

näringsutskottets betänkande 1975/76:59 med anledning av motion om förstatligande av elektronikindustrin.

### Herr FÖRSTE VICE TALMANNEN:

Konstitutionsutskottets betänkande nr 47 och näringsutskottets betänkande nr 59 debatteras i ett sammanhang och yrkanden beträffande båda dessa betänkanden får framställas under den gemensamma överläggningen.

### **Konstitutionsutskottets betänkande nr 47**

I budgetpropositionen 1975/76:100, bilaga 4 punkten A 9. Datainspektionen, hade hemställts att riksdagen till Datainspektionen för budgetåret 1976/77 anvisade ett förslagsanslag av 4 085 000 kr.

I detta sammanhang hade behandlats motionerna

1975/76:168 av herr Ahlmark m. fl. (fp), vari hemställts

1. att riksdagen skulle ansluta sig till de riktlinjer som i motionen lades fram för datautredningens arbete,

2. att riksdagen beslutade anta av motionärerna framlagt förslag till ändrad lydelse av 25 § datalagen, innebärande utvidgning av rätten till besvär över datainspektionens beslut till att gälla även organisation som kunde anses företräda de registrerade,

3. att riksdagen uttalade sig för principen

a) att myndighets personregister endast borde få omfatta personer som myndigheten enligt lag eller annan bestämmelse var skyldig att registrera för att kunna utföra sina uppgifter,

b) att personregister hos företag eller organisation endast borde få omfatta personer som var kunder, anställda eller medlemmar eller som själva medgivit registrering.

1975/76:192 av herr Fälldin m. fl. (c), vari hemställdes att riksdagen beslutade

1. att hos regeringen begära utredning och förslag till en decentraliserad organisationsform för dataverksamheten i landet i enlighet med vad i motionen anförts,

2. att, i samband med övergång till en decentraliserad organisationsform för dataverksamheten, hos regeringen begära utredning och förslag till inrättandet av regionala ansvarsnämnder med uppgifter och ansvar i enlighet med vad i motionen anförts,

3. att hos regeringen begära att inom Europarådet, OECD m. fl. internationella organisationer, i vilka Sverige ingick som medlem, togs initiativ i syfte att få till stånd internationella konventioner om ökat skydd för den personliga integriteten vid registrering på data i enlighet med vad i motionen anförts,

4. att som sin mening ge regeringen till känna vad i motionen anförts om vikten av att snarast efterkomma riksdagens beslut våren 1975 att tillsätta en utredning med uppdrag att göra en översyn av datalagen, varvid speciellt borde beaktas a) användningen av mjukdata, b) förbud mot försäljning av dataregister för kommersiellt bruk, c) anmälningsplikt för innehavare av maskinella personregister som nyttjades såsom dataregister. d) översyn av gällande instruktion för datainspektionen samt e) riksdagens roll vid prövning av persondataregister, upprättade av regeringen,

5. att som sin mening ge regeringen till känna att i direktiven till den av riksdagen på våren 1975 beslutade datalagsutredningen skulle beaktas vad i motionen anförts beträffande a) lagfäst rätt för löntagare att få insyn och kontroll över personaldataregister upprättade av arbetsgivare, b) avpersonifiering av folk- och bostadsräkningar m. fl. liknande undersökningar,

6. att som sin mening ge regeringen till känna vad i motionen anförts beträffande datainspektionens framtida resurser,

1975/76:198 av herr Wijkman (m), vari hemställdes

1. att riksdagen uttalade att ett samordnat person- och adressregister (SPAR) snarast skulle inrättas i enlighet med de syften som datainspektionen föreslagit,

2. att riksdagen beslutade att – utan dröjsmål – till 4 § datalagen låta foga ett nytt stycke av den lydelse motionären föreslagit, innebärande att tillstånd att inrätta och föra personregister skulle endast om synnerliga

skäl förelåg få meddelas annan än myndighet, som författningsmässigt hade att föra förteckning över sådana uppgifter, samt

3. att riksdagen beslutade att i anslutning härtill foga en övergångsbestämmelse av innebörd att redan existerande befolkningsregister skulle omprövas före utgången av 1976 och att – i den mån de inte beviljades tillstånd – de snarast skulle avvecklas,

1975/76:520 av herr Hermansson m. fl. (vpk), vari hemställts

1. att riksdagen hos regeringen begärde förslag till långsiktiga linjer för svensk datapolitik, siktande till att bryta storfinansens dominans över teknik och målsättning,

2. att riksdagen hos regeringen begärde ett program för den statliga sektorns datapolitik, som satte för folkflertalet angelägna sociala mål i centrum för datainformationens användning,

3. att riksdagen hos regeringen begärde förslag till sådan ändring i datalagstiftningen att privata köp och försäljning av persondata förbjöds,

4. att riksdagen beslutade om omedelbart förbud mot försäljning och spridning av persondata till utländska affärsföretag, och

1975/76:1981 av herr Bohman m. fl. (m), vari hemställts

att riksdagen skulle

1. hos regeringen anhålla att regeringen vid utarbetande av direktiven för den av riksdagen begärda utredningen om en översyn av datalagstiftningen beaktade de synpunkter som anförts i motionen 1979,

2. hos regeringen anhålla om särskild utredning om det totala integritetsskyddet enligt vad som i motionen 1979 anförts.

Utskottet hemställde

att riksdagen skulle

1. med bifall till propositionen 1975/76:100 i denna del till Datainspektionen för budgetåret 1976/77 under andra huvudtiteln anvisa ett förslagsanslag av 4 085 000 kr. samt avslå motionen 1976/76:192, yrkandet 6,

2. såvitt avsåg utredning om översyn av lagstiftningen om personorienterad ADB-information m. m. förklara motionerna

a) 1975/76:168, yrkandet 1,

b) 1975/76:192, yrkandena 4 och 5,

c) 1975/76:1981, yrkandet 1.

besvarade med vad utskottet anförde,

3. såvitt avsåg en samlad översyn av integritetsskyddet på olika områden avslå motionen 1975/76:1981, yrkandet 2,

4. såvitt avsåg en begränsning av antalet personregister m. m. avslå motionerna

a) 1975/76:168, yrkandet 3,

b) 1975/76:198, yrkandena 1, 2 och 3,

c) 1975/76:520, yrkandet 3.

5. såvitt avsåg ett omedelbart förbud mot försäljning och spridning av persondata till utländska företag avslå motionen 1975/76:520, yrkandet 4,

6. såvitt avsåg en decentraliserad organisationsform för dataverksamheten avslå motionen 1975/76:192, yrkandena 1 och 2.

7. såvitt avsåg besvärsmätt över beslut av datainspektionen avslå motionen 1975/76:168, yrkandet 2,

8. såvitt avsåg internationellt samarbete på dataområdet med anledning av motionen 1975/76:192, yrkandet 3, som sin mening ge regeringen till känna vad utskottet anfört beträffande nordiskt och internationellt samarbete.

9. såvitt avsåg långsiktiga riktlinjer för datapolitiken m. m. avslå motionen 1975/76:520, yrkandena 1 och 2.

Reservationer hade avgivits

1. av herr Werner i Malmö (m) och fru Jacobsson (m) vilka ansett att utskottet under 3 bort hemställa

att riksdagen skulle såvitt avsåg en samlad översyn av integritetsskyddet på olika områden med bifall till motionen 1975/76:1981, yrkandet 2, hos regeringen anhålla om en särskild utredning om det totala integritetsskyddet,

2. av herr Lindahl i Hamburgsund (fp) som ansett att utskottet under 4 bort hemställa

att riksdagen skulle såvitt avsåg en begränsning av antalet personregister förklara motionerna

a) 1975/76:168, yrkandet 3,

b) 1975/76:198, yrkandena 1, 2 och 3,

c) 1975/76:520, yrkandet 3,

besvarade med vad reservanten anfört,

3. av herr Berndtson (vpk) som ansett att utskottet under 5 bort hemställa

att riksdagen skulle såvitt avsåg ett omedelbart förbud mot försäljning och spridning av persondata till utländska företag med bifall till motionen 1975/76:520, yrkandet 4, anta det av reservanten framlagda förslaget till lag om ändring i datalagen (1973:289),

4. av herrar Boo, Jonnergård, Nordin och Kindbom (samtliga c) vilka ansett att utskottet under 6 bort hemställa

att riksdagen skulle såvitt avsåg en decentraliserad organisationsform för dataverksamheten med bifall till motionen 1975/76:192, yrkandena 1 och 2, som sin mening ge regeringen till känna vad reservanterna anfört beträffande en decentraliserad organisationsform för dataverksamheten och om regionala ansvarsnämnder,

5. av herr Lindahl i Hamburgsund (fp) som ansett att utskottet under 7 bort hemställa

att riksdagen skulle såvitt avsåg besvärsrätten över beslut av datainspektionen med bifall till motionen 1975/76:168, yrkandet 2, anta det av reservanten framlagda förslaget till lag om ändring i datalagen (1973:289).

Till betänkandet hade fogats särskilda yttranden

1. av herr Berndtson (vpk).
2. av herr Werner i Malmö (m) och fru Jacobsson (m),
3. av herr Lindahl i Hamburgsund (fp),
4. av herrar Boo, Jonnergård, Nordin och Kindbom (samtliga c).

#### Näringsutskottets betänkande nr 59

I detta betänkande behandlades motionen 1975/76:521 av herr Hermansson m. fl. (vpk), vari hemställdes att riksdagen hos regeringen begärde proposition om förstatligande av elektronikindustrin.

Utskottet hemställde att riksdagen skulle avslå motionen 1975/76:521.

Herr BOO (c):

Herr talman! Den tekniska utvecklingen inom dataområdet har varit lavinartat snabb och synes oavbrutet accelerera. Detta kommer till klart uttryck när datatekniker och forskare spekulerar inför framtiden. Det är i dag för en lekman oanade perspektiv som tecknas, och skulle de mest avancerade idéerna komma till utförande så kommer varje människa i framtiden att leva ett liv tillsammans med en dator. Utan att överdriva så finns det anledning icke minst för dem som direkt sysslar med politiskt arbete att "skärpa beredskapen" inför framtiden, så att dataverksamheten blir människornas tjänare och icke deras gissel. Man skulle kunna formulera denna målsättning så här: Datautvecklingen måste bli människovänlig och hjälpsam.

Vad jag nu har sagt skall självklart icke fördunkla den stora betydelse som datatekniken haft och har på många områden i vårt samhälle. Datatekniken har betytt mycket för planerings- och utvecklingsarbetet inom både näringslivet och den offentliga sektorn. Tekniken har inneburit förbättrade och förenklade rutiner inom administrationen, och även inom forskningen har dataverksamheten kommit till ökad användning.

Helt naturligt skall vi räkna med fortsatt utveckling beträffande datateknikens användning på skilda områden också framöver. Parallellt med denna utveckling måste man emellertid ägna stor och ökad uppmärksamhet åt de problem som datatekniken medför. Särskilt gäller det den enskilde medborgarens integritet och kontroll över upprättandet av och innehållet i s. k. persondataregister. Det är ingen överdrift att påstå att utvecklingen på dataområdet i detta avseende väckt stor och ökande oro ute bland de många människorna.

Detta sammanhänger också med några uppmärksammade fall av per-

sondataanvändning som tagits upp i den allmänna debatten, och särskilt då regeringens tolkning av datalagen genom att ge ett känt multinationellt företag tillstånd att upprätta ett omfattande persondataregister.

I det uppkomna läget är det synnerligen angeläget att vi får en snabb förändring och skärpning av lagen när det gäller rätten att upprätta persondataregister. Det är klart att denna oro något har lugnats efter decharge-debatten på den punkten här i kammaren som utmynnade i att riksdagen gjorde ett uttalande, att det borde vara en restriktiv tillämpning av datalagen i det här avseendet. Men lika självklart är att oron något tilltog när justitieministern efter detta riksdagens uttalande i dechargen kommenterade det hela med att han inte ansåg att regeringens tolkning av datalagen var fel och att han över huvud taget ställde sig ganska kallsinnig till att efterfölja riksdagens intentioner i uttalandet.

När det gäller försäljningen av data till utländska företag bör man i framtiden enligt vår uppfattning överväga en förbudslagstiftning.

Den datalag som vi har sedan 1973 har varit av stor betydelse när det gällt att forma dataverksamheten. Tillstånds- och tillsynsmyndigheten, datainspektionen, har också utfört ett förtjänstfullt och uppskattat arbete enligt sina befogenheter – det vill jag gärna även i denna debatt understryka. Men utvecklingen går snabbt, och det var klart redan när lagen antogs av riksdagen att det snabbt skulle bli behov av översyn allteftersom erfarenheter skulle vinnas av lagen och dess tillämpning.

Som framgår av utskottsbetänkandet förelåg vid förra årets riksdag en rad motioner som yrkade på en översyn av och förändringar i datalagen. Icke minst från centern fann vi det angeläget att de frågor som berör persondataregister togs upp till utredning.

Trycket för att få till stånd en utredning och förstärkning av datalagen var så starkt att utskottet enhälligt föreslog en utredning, vilket förslag senare också riksdagen enhälligt antog. Ett år har gått sedan dess. Först i mars i år har regeringen låtit fastställa utredningsdirektiven för den beställda utredningen, och först i dessa dagar har enligt meddelande i pressen utredningen tillsatts.

Enligt direktiven skall utredningen arbeta med stor öppenhet och i det inledande stadiet vara obunden och pröva de uppslag till lösningar som har kommit till uttryck i motioner och i den aktuella debatten.

Utredningen skall i en första etapp kartlägga, systematisera och sovra i det omfattande debatt- och utredningsmaterialet och särskilt ta upp frågorna om integritetsskydd i samband med personregister. Utredningen bör också i det inledande skedet koncentreras till frågor som rör integritetsskyddet. Därvid bör övervägas bl. a. frågor rörande sekretessbestämmelser för datalagrade personregister av olika slag, bestämmelser rörande långtidsförvaring av personregister hos SCB och andra registerförare, information till intervjuare vid intervjuundersökningar, användning av s. k. mjukdata, rätten för registrerade att erhålla utdrag från förda register, osv.

Allt detta är frågor som – icke minst från centerns sida har det starkt understrukits – bör komma till prövning i ett utredningsarbete som resulterar

i förslag till bättre skydd när det gäller den personliga integriteten.

Utskottet har för sin del understrukt det värdefulla i att utredningsarbetet ges en bred uppläggning och att alla dessa frågor prövas. Utskottet fastslår därtill att utredningsarbetet bör bedrivas med sådan skyndsamhet att ett första betänkande kan presenteras redan under 1977.

En omständighet som understryker det angelägna i att dessa frågor snabbt utreds är det stora antal personregister som redan finns. Datainspektionen har registrerat ca 15 000 ansökningar eller anmälningar. Den offentliga sektorn är i det närmaste fullständigt datoriserad. Av de redovisade registren är ca 180 personregister inrättade efter beslut av regeringen eller riksdagen och ca 1 500 efter myndighets beslut.

Författarna till skriften Datorerna och samhällets sårbarhet sammanfattar personregistren på den offentliga sektorn sålunda: "Varje händelse som berör en myndighets verksamhet under en människas liv från vaggan till graven registreras i ett dataregister. Mot bakgrund av de register som förekommer i dag torde en människa från födseln till pensionsåldern registreras i omkring 100 personregister." Det kan vara värt att ha detta i minnet, när vi diskuterar dessa frågor i olika sammanhang.

Ett annat område där snara insatser bör komma till stånd är på det internationella datasamarbetet. I centerns partimotion tas denna fråga upp med krav på att Sverige tar initiativ till internationella konventioner om ökat skydd för den personliga integriteten. Den tunga motiveringen i motionen är att en enskild stat knappast har möjlighet att skapa ett fullgott integritetsskydd, om inte liknande åtgärder vidtas också i andra länder. Dessa frågor är – det skall vi erkänna – föremål för behandling inom OECD och Europarådet, vilket är bra. Men nu är tekniken inom dataområdet så långt kommen att internationella konventioner måste åstadkommas utan dröjsmål. Även inom ramen för det nordiska samarbetet bör man eftersträva en samordning av datalagstiftningen.

Utskottet ställer sig också positivt i här berört avseende och anser det väsentligt att det tas initiativ till samarbete i dessa frågor. Utskottet anför: "Enligt utskottets mening är det av största vikt att regeringen med uppmärksamhet följer utvecklingen av det internationella samarbetet inom dataområdet och därvid utan dröjsmål tar de initiativ som visar sig vara nödvändiga. Detta gäller också det nordiska samarbetet. En snar samordning av datalagstiftningen inom Norden är betydelsefull. Vad utskottet anfört om nordiskt och internationellt samarbete bör ges regeringen till känna."

Centern har tidigare föreslagit att riksdagen skall fatta beslut om en decentraliserad organisation för dataverksamheten inom riket. I år återkommer vi med detta krav i en partimotion. Vi anser att det finns anledning att åstadkomma en organisationsform, som oberoende av den tekniska utvecklingen på dataområdet skapar största möjliga garanti för ett rigoröst och hållfast integritetsskydd. Vi menar att det är ostridigt att en decentraliserad organisation, uppbyggd på regionalt avgränsade system, där det krävs särskild nyckel för att få fram databehandlat material från en annan region, är ägnad att möta kravet på rigoröst integritetsskydd i verksamheten.

I sammanhanget bör även de ekonomiska perspektiven understrykas. I debatten har tidigare alltid anförts att en decentraliserad uppläggning skulle dra betydligt större kostnader både när det gäller investeringar och när det gäller drift. Nu kommer uppgifter från många håll om att de tidigare uttalade meningarna inte längre äger tillämpning. Det finns redovisningar från Amerika som pekar åt annat håll.

Jag vill för min del gärna poängtera att integritetssynpunkten väger tungt men att det också finns andra fördelar med att gå in för ett decentraliserat system för dataverksamheten i Sverige. Man måste också beakta de risker från integritetssynpunkt som en samkörning av register alltid innebär. Här måste det i framtiden skapas betryggande garantier för att samkörning inte kan ske utan att ärendet noga har prövats. Också i det avseendet ser vi i den regionala organisationen bättre förutsättningar att klara problemen.

En annan fråga som jag finner anledning att något beröra är arbetstagarnas möjligheter att påverka beslut om införande av persondata i företagen. Utöver vad som har framkommit i olika sammanhang, icke minst i centerns motion, vill jag understryka vikten av att de här frågorna tas upp till bedömning när riksdagen så småningom kommer att behandla proposition nr 105 om medbestämmanderätt i arbetslivet.

Fru talman! Med det anförda ber jag att få yrka bifall till reservation 4 och i övrigt till utskottets hemställan.

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

Fru JACOBSSON (m):

Fru talman! Jag skall tala för reservation nr 1, som avgivits av herr Werner i Malmö och mig själv.

I moderata samlingspartiets partimotion finns ett yrkande om tillsättande av utredning för en samlad översyn av integritetsskyddet på olika områden. Frågan om den enskildes integritetsskydd i dag är brännande på ett annat sätt än tidigare. Tillväxten av den offentliga sektorn, en samordning av välfärdssamhällets resursgivande, har fört med sig prövning av den enskildes förhållanden, vilket i sin tur har nödvändiggjort registrering och kontroller. Den mest påtagliga följden är datorlagringen av uppgifter om oss alla på vår väg från vaggan till graven.

Men integritetsfrågorna är inte bara knutna till datalagringen. Det säger sig självt att integritetsfrågor aktualiseras även på annat sätt, vid insamling av uppgifter om enskilda, vid utförande av kontroller av uppgifter etc.

I internationella konventioner och i ett flertal andra länder har man tagit hänsyn till utvecklingen av det moderna samhället och de risker för den enskilde som detta medför genom att söka finna ett enhetligt grepp på integritetsfrågorna. Det är inte bara en fråga om att storebror ser dig genom datorerna, det finns andra sätt för storebror att övervaka. Därför har vi från moderata samlingspartiet yrkat på samlad översyn av integritetsskyddet.

Det gäller här en principfråga. Från en helhetssyn kan man undvika mot-

sägelse av principiell art. Frågan om integritetsskydd har sådan tyngd att den verkligen borde vara värd en utredning. Jag yrkar därför bifall till reservationen 1.

Sedan går jag över till det särskilda yttrandet nr 2, som herr Werner i Malmö och jag själv har undertecknat. Det gäller frågan om personregister, som herr Boo redan har behandlat, och datainspektionens praxis vid beviljande av tillstånd. I dessa frågor har det funnits en klar linje här i riksdagen. År 1973 antog riksdagen datalagen, och avsikten var då att datainspektionen, som hade att meddela tillstånd, skulle tillämpa en restriktiv praxis. Och den 29 april i år uttalade majoriteten i denna kammare att datainspektionen i fortsättningen skulle tillämpa en restriktiv praxis – detta, märk väl, utan att ta hänsyn till regeringens beslut att ge Readers Digest tillstånd.

Varför har då riksdagen här gått på en restriktiv linje? Ja, riksdagsmajoriteten har fångat upp allmänhetens inställning och förstått allmänhetens rädsla för insyn, registrering och kontroll av den enskilda människan. Majoriteten har insett faran i personregister på data som en revolution på informationshanteringsområdet och insett den fara som uppstått genom att man på några sekunder ur en dator kan plocka fram väsentliga uppgifter om en människas privatliv, liksom den risk som ligger i samkörning.

Fru talman! I utskottet var herr Werner i Malmö och jag i beråd huruvida vi skulle vara nöjda med riksdagens uttalande den 29 april om en restriktiv praxis, eller om vi skulle avge en reservation byggd på herr Wijkmans motion med yrkande om intagande i datalagen av detta med restriktiv praxis. Som vi har sett av den stencil som delats ut på bänkarna hänvisar nu herr Wijkman till sin motion och hemställer att riksdagen omedelbart skall anta en lagtext som uttryckligen befäster denna restriktiva praxis. Här föreligger i själva verket ingen saklig skillnad mellan den motion som herr Wijkman bygger sitt yrkande på i dag och vårt ställningstagande i utskottet.

När vi hade denna fråga uppe i dechargedebatten diskuterade vi det berömta tillståndet till Readers Digest att lägga upp sitt stora befolkningsregister. Vad debatten då gick ut på var att genom ett riksdagens uttalande stänga dammluckorna för datafloden. Frågan i dag gäller, om riksdagens uttalande av den 29 april verkligen stänger de luckorna helt, eller om det bara stänger dem delvis. Och vad som kan göra att man blir betänksam i det fallet är herr Geijers uttalande efter den 29 april, som tyder på att han inte har tagit riksdagens uttalande riktigt på allvar.

Herr Werner i Malmö och jag var betänksamma i utskottet och vi var redan då öppna för båda möjligheterna – att arbeta för ett uttalande från riksdagen och att söka få till stånd en lagändring fortast möjligt. Någon saklig skillnad föreligger inte mellan vår ståndpunkt och herr Wijkmans. Skillnaden är teknisk.

Herr LINDAHL i Hamburgsund (fp):

Fru talman! Datatekniken har utvecklats explosionsartat, som tidigare talare anför. Jag kan bara bekräfta att jag anser att de har rätt i det.

Därmed följer också en mängd svårlösta integritetsfrågor. Sverige har fak-

tiskt ett ganska bra förflutet i detta fall. Vi är det första land i världen som har antagit en datalag för att försöka komma till rätta med de här frågorna. Den lagen är, trots att den inte är särskilt gammal, redan mogen för översyn. Den som betvivlar att det kan vara ett problem med alla dessa personregister bör t. ex. läsa statskontorets tidskrift Tema, som nyss utkommit – åtminstone fick jag den med posten i morse. Där beskriver byråchef Freese från datainspektionen på ett lättfattligt sätt vilka register en rätt vanlig människa hamnar i. En ganska skrämmande läsning!

Folkpartiet har såsom första och enda parti antagit ett särskilt datapolitiskt program. Det redovisas i motionen 1975/76:168 av herr Ahlmark m. fl. Programmet fullföljer folkpartiets mångåriga arbete för att skydda den enskilde i datasamhället. Det bygger på att datateknikens positiva möjligheter bör tas till vara men att tekniken måste användas i människans tjänst och styras av de berörda. Den får inte bidra till att förvandla den enskilde till ett opersonligt redskap för myndigheter, företagsledning och tekniker. Som medborgare har Du rätt att veta allt om myndigheterna. De skall inte veta allt om Dig.

Det är utifrån denna liberala grundsyn som det i programmet ställs långtgående krav på bl. a. förändringar av datalagen. Men de uttalanden som görs av utskottet innebär att förslagen i folkpartiets dataprogram kommer att kunna prövas av den nytillsatta datautredningen. Folkpartiets representant i utredningen kommer självfallet att arbeta vidare för det här programmet. Det är orsaken till att jag har kunnat ansluta mig till utskottets skrivning på denna punkt.

I vad gäller personregister i övrigt har jag inte kunnat dela majoritetens ståndpunkt. Riksdagen har genom sitt ställningstagande, med anledning av dechargedebatten, klart underkänt regeringens tolkning av datalagen i Det Bästa-fallet. Vi har konstaterat från utskottets sida att tolkningen borde ha varit en annan. Nu har tyvärr riksdagens ståndpunktstagande i den här frågan ingen rättsverkan när det gäller datainspektionens tolkning av lagen. Saken blir inte speciellt mycket bättre av att justitieministern uttalar att han fortfarande anser att han har tolkat lagen riktigt och att det är den tolkningen som bör gälla tills lagen blir ändrad.

Regeringen har genom sitt handlande öppnat dörrarna för ett stort antal personregister – och omfattande sådana. Redan existerande register har kunnat utvidgas efter regeringens beslut. Man kan inte längre säga att företagen hänger på låset. Justitieminister Geijer har öppnat dörren på vid gavel för dem och verkligen släppt in dem.

Vad det nu gäller är att riksdagen skall försöka reparera regeringens misstag. Datainspektionen har ingen speciellt lätt sits i detta fall. Den slits mellan två starka statsmakter, mellan regering och riksdag, som har tolkat lagen på var sitt sätt. Med tanke på riksdagsmajoritetens inställning i Det Bästa-fallet hade jag faktiskt väntat mig att det skulle vara möjligt att få en majoritet för snabba provisoriska åtgärder i väntan på den nödvändiga översynen av datalagen. Så är tyvärr inte fallet. Folkpartiet har blivit ensamt i utskottet om att kräva omedelbara åtgärder för att undanröja de olyckliga följder

som regeringens beslut har lett till och leder till.

Det finns, fru talman, två sätt att försöka täppa igen en lucka i fördämningarna som justitieministern har öppnat. Man kan göra ungefär som Anders Wijkman föreslår i sin motion, inskränka rätten till överklagande och hoppas att datainspektionen skall kunna sätta upp den spärr som behövs. Jag har utan tvekan stort förtroende för datainspektionen i dessa frågor, men riksdagens uttalande i samband med dechargebetänkandet har, som jag sagt, tyvärr ingen rättsverkan. Därför är det kanske inte fullt tillräckligt att göra det tillägg som yrkas i Anders Wijkmans motion.

Jag vill i stället förorda den linje som folkpartiet föreslår, nämligen att riksdagen gör ett starkt uttalande för en mycket restriktiv tolkning av datalagen. Det var ju ändå riksdagsmajoritetens klara uppfattning bara för några veckor sedan att datalagen var tillräcklig i dagens läge för att kunna hindra sådana här företeelser. Vi kräver alltså ett mycket starkt riksdagsuttalande plus ett förslag till förändringar i datalagen i samband med att ett förslag om ett statligt person- och adressregister läggs fram hösten 1976.

Jag tror att detta är den lämpligaste vägen att gå fram, och det är därför som jag har ställt mig bakom och yrkar bifall till reservationen 2. Däremot menar jag inte att Anders Wijkmans målsättning, tanke eller motion i och för sig är dåliga. Jag tycker bara att de tankar som finns i reservation nr 2 är något bättre.

Det finns en annan fråga där jag också funnit anledning att reservera mig i samband med utskottets behandling av dataärenden. Det är frågan om besvärshöjningen. I dagens läge är det i princip endast den som för dataregister som har rätt att besvära sig, gå vidare till högre instans och få rättelse om han anser sig felaktigt behandlad. De som registreras har egentligen ingen som helst chans att besvära sig. Det är inte bara, som utskottet tycks tro, en fråga som gäller fackföreningarna och som skall kunna lösas i samband med lagen om medinflytande på arbetsplatsen. Det finns ju andra partsintressen som kan vilja besvära sig i dataärenden.

Låt oss t. ex. ta en studentkår, som vill protestera därför att den tycker att någonting i ett dataregister är felaktigt fört. I det fallet föreligger inte samma sorts partsförhållande som mellan en fackförening och en arbetsgivare. Eller ta en patientförening, som tycker att ett register på ett sjukhus eller något landsting är felaktigt. Det är inte heller där fråga om någon arbetsgivar-löntagarsituation, och det är inte fråga om att de skall kunna få hjälp av lagen om medinflytande på arbetsplatsen. Det är alltså en fråga om att organisationer som representerar många människor, som är direkt berörda i ett fall, skall kunna ha chansen att överklaga och få en bedömning av om vissa dataärenden är riktigt behandlade.

Det är därför, fru talman, som jag också vill yrka bifall till reservationen 5.

Herr ISRAELSSON (vpk):

Fru talman! I konstitutionsutskottets betänkande nr 47 om datapolitiken behandlas vpk:s partimotion nr 520. Vi har i den fyra yrkanden:

1. att förslag begärs hos regeringen om långsiktiga riktlinjer för den

svenska datapolitiken, syftande till att bryta storfinansens dominans över detta viktiga område:

2. att förslag begärs hos regeringen om ett program för den statliga sektorns datapolitik, innebärande att sociala mål sätts i centrum för datateknikens användning;

3. att förslag begärs hos regeringen om förbud mot försäljning av persondata; och

4. att riksdagen redan nu fattar beslut om att omedelbart förbjuda försäljning av persondata till utländska affärsföretag.

I samband med pläderingen för motionen 520 och den med den sammanhängande reservationen nr 3 till nu förevarande betänkande från konstitutionsutskottet tar jag också upp motionen nr 521, som behandlas på nästa punkt på kammarens dagordning. På så vis kan jag vid behandlingen här av näringsutskottets betänkande nr 59 inskränka mig till att yrka bifall – då det nu blivit gemensam debatt kan jag göra det redan i det här anförandet.

I det svenska språket har vi ett gammalt uttryck som säger att kunskap är makt. Försöker vi analysera innebörden i detta begrepp, torde vi finna att påståendet fortfarande är giltigt och att det i dag kanske äger större giltighet än någonsin i vad gäller både relationerna inom Sverige och relationerna mellan olika länder i världen. Makt och kontroll har ett nära samband med tillgång till lagrad kunskap och information. Mest tillspetsat kommer detta reella sakförhållande till uttryck på det militära området. Tillgång till information om fiendens beväpning och planer kan vara helt avgörande för hur fienden skall mötas. Är vi på det klara med att vi i Sverige fortfarande lever i ett klassamhälle – och det är vi inom vänsterpartiet kommunisterna – då står det också klart att det finns antagonistiska motsättningar mellan klasserna, mellan storfinans och lönarbetare. Har man detta sakförhållande klart för sig, står det samtidigt också klart att makten över kunskap och data är en klassfråga, en fråga om vem som kontrollerar vad i vems intresse.

Det länge enda och ännu så länge viktigaste sättet att lagra kunskap och information är det skrivna ordet, skriftspråket. Tillgängligheten beträffande detta är en utbildningsfråga.

Under senare årtionden har andra sätt att distribuera kunskap kommit alltmer till användning. Dessa nya former för distribution har nära samband med utvecklingen inom ett speciellt område av elektrotekniken, det område som vi med dagens terminologi brukar kalla för elektronik. Den äldsta formen för distribution av kunskap och information via elektronik är genom ljudradion, en typ av verbal information som varje enskild lyssnare numera också lätt kan lagra på band för framtida bruk. Med televisionen tillkom möjligheten att överföra också den visuella delen av den information man vill distribuera. Här finns också numera möjlighet för den enskilde att lagra informationen för senare bruk, även om det ännu så länge är förhållandevis kostsamt.

I fråga om radio och TV har Sverige valt att inte kommersialisera dessa media. Därmed är inte sagt att det inte skulle kunna ske en bättre folklig kontroll av hur dessa media nu används.

Ett på elektronik grundat medium, av annan karaktär, har vuxit fram i mycket snabb takt under senare år, nämligen datatekniken. Denna teknik har vuxit fram på ett helt annat sätt än radio och TV. Datatekniken har från början "skräddarsytt" för ett fåtals behov av att kontrollera en stor mängd faktauppgifter på ett snabbt och effektivt sätt. Från början har man också försökt göra gällande att denna användning av data är den enda möjliga och rätta. Det har lett till att datatekniken kommit att tjäna dem som kunnat betala för dessa dyra anläggningar, främst stora industriföretag och samhällseliga institutioner. Utvecklingen av en efter hand alltmera sofistikerad datateknik, som kan användas av ett fåtal för kontroll av de många, medförde krav på en samhällelig kontroll över området. Vi har ju också nu fått en datalag som trädde i kraft den 1 juli 1974, och vi har en statlig datainspektion. Både lagen och inspektionen kom sent och var vid sin tillkomst delvis redan överspelade av utvecklingen. Därför är det av synnerlig vikt att lagstiftning och kontrollorgan snarast byggs ut för att tillgodose folkflertalets intresse av integritet och säkerhet.

Om jag ett ögonblick faller tillbaka på vpk:s bakomliggande ideologi, så vill jag säga att vi omfattar den dialektiska och historiska materialismen, en filosofi som bl. a. hävdar att den historiska samhällsutvecklingens drivkraft är produktivkrafternas utveckling. Om vi nu anser detta, kan vi då vara motståndare till en utveckling av datateknik som väl måste anses ingå i de samhälleliga produktivkrafterna? Svaret på den frågan blir att vi inte heller är motståndare till datatekniken; vi är i stället för en utveckling av datatekniken. Vad det handlar om är, som jag också inledningsvis antydde, hur tekniken används, vem som använder den och i vilket syfte. Vad som gäller för all teknik, således också för datateknik, är att tekniken som sådan inte är vare sig ond eller god – den är ett hjälpmedel i människans tjänst. Vad det handlar om är hur människorna använder tekniken, och detta är en stor och övergripande fråga för mänskligheten, som går vida utöver det område vi i dag diskuterar. Teknikanvändningen är en fråga som berör hela samhällsutvecklingen och är därmed en av våra viktigaste politiska frågor. Av detta konstaterande följer att också ett delområde av teknik-användningen, som dataområdet, måste regleras genom politiska beslut i form av lagstiftning och kontroll.

I såväl motionen nr 520 som i det särskilda yttrande till utskottets betänkande som herr Berndtson står för hävdar vi att det är nödvändigt att riksdagen bestämmer sig för en ny datapolitik. Den lagstiftning och de kontrollorgan som hittills finns har visat sig otillräckliga och måste omdanas i avgörande hänseenden.

En sådan omdaning måste med nödvändighet föregås av visst utredningsarbete som skall skapa underlag för beslut. Men på en punkt vill vi för vår del inte avvakta utredning. Det gäller spridning av persondata till utländska företag. Här kräver vi att riksdagen beslutar om ett omedelbart förbud. Ett sådant förbud kräver en ändring redan nu i gällande datalag, och ett lagförslag finns i bilaga nr 1 till utskottsbetänkandet.

I motionen har vi särskilt tagit upp frågan om långsiktiga riktlinjer för

den svenska datapolitiken. Vår mening är att dessa långsiktiga riktlinjer skall innebära att storfinansens och de multinationella bolagens dominans skall brytas på detta allt viktigare teknikområde. Ett högindustrialiserat land som Sverige bör trots sin litenhet ha goda möjligheter att utveckla en egen datateknik och politiskt styra denna tekniks användning i banor som gynnar folkflertalets intresse. Datatekniken tillhör i industriellt hänseende elektronikområdet. Detta område är sysselsättningsintensivt och sparsamt i fråga om användningen av råvaror och energi. Sysselsättning på området bör gå bra att decentralisera till områden av landet som behöver tillföras sysselsättning.

Transportkostnader kan i detta fall knappast utgöra problem, då det här rör sig om högförädlade produkter av ringa vikt och omfång. Finns över huvud taget skillnader mellan kvinnor och män inom arbetslivet, så är industri för tillverkning av datautrustning ett område där kvinnornas skaparförmåga särskilt kan komma till sin rätt.

Skall Sverige lyckas med en satsning på dataområdet måste det ske en långsiktig och medveten satsning med användande av den mest avancerade teknik. Vi hävdar för vår del att en sådan satsning lämpligast sker genom en statlig insats på området. I en särskild motion, nr 521, med hänvisning till motiveringen i datamotionen 520, kräver vpk förslag från regeringen om ett överförande i statens ägo av hela elektronikindustrin. Om hela elektronikområdet samordnas i samhällelig regi kan fördelar säkerligen uppnås och tillverkningen av datautrustning inordnas på ett naturligt sätt i helheten. Den flexibilitet i fråga om möjlighet till regional fördelning som gäller för datautrustningsindustrin gäller också för elektronikindustrin i dess helhet. Då samhället av allt att döma kommer att få ta det avgörande ansvaret för sysselsättningen i framtiden, så framstår det som lämpligt att samhället också har tillgång till denna flexibla industrigren när det gäller att skapa sysselsättning inom de olika regionerna runt om i landet.

Vi har också tagit upp frågan om den statliga sektorns datapolitik i motionen. Vi har sagt att för folkflertalet angelägna sociala mål skall sättas i centrum för datainformationens användning. Det behöver inte vara så som det hittills i huvudsak varit, nämligen att ett fåtal kontrollerar de många i samhället, utan det kan även vara tvärtom. De många måste också ges kontrollmakt, via datateknik, över de få och makthavande i samhället. Detta måste gälla inte bara statlig och kommunal verksamhet utan också det privatägda näringslivet.

I programmet för en statlig datapolitik bör ingå utnyttjande av datateknik för genomförande av en både fysisk och ekonomisk planering i en helt annan omfattning än vad som hittills skett. En sådan databaserad planering kan sedan avstämmas mot de kort- och långsiktiga sociala mål som samhället uppställt. Enligt vpk:s mening måste utvecklingen gå mot ett samhälle där planeringen spelar allt större roll och där staten blir ansvarig för och driver utvecklingen i stigande grad. Denna utveckling måste leda bort från den kapitalistiska marknadshushållningen fram mot en planerad hushållning av socialistisk typ. Ett värdefullt hjälpmedel i en sådan utveckling kan en da-

tateknik ställd i folkets tjänst bli.

Regeringen har i mars i år skrivit direktiv till en utredning som skall se över datalagen. Direktiven är så vida att det med god vilja bör gå att utredningsmässigt tillgodose de krav som ställts i motionen 520. På en punkt vill vi emellertid inte avvakta; vi vill ha en omedelbar ändring i datalagen när det gäller möjligheten att lämna ut personuppgifter till utländska företag. Jag yrkar därför, fru talman, bifall till reservation nr 3 av herr Berndtson. Jag yrkar också bifall till motionen 521, som behandlas i näringsutskottets betänkande nr 59, där det inte finns någon reservation.

Herr WIJKMAN (m):

Fru talman! Jag kan instämma i mycket av vad som har sagts hittills i den här debatten av fru Jacobsson, herr Lindahl i Hamburgsund och herr Boo.

Jag tycker att centern i många stycken har rätt i att det finns behov av en decentralisering av systemstrukturen på detta område. Jag vill påminna kammaren om det beslut som dess värre, fattades förra året. Riksdagen uttalade sig för ett centralt riksskattregister. Centern drev då tillsammans med moderaterna mycket hårt decentraliseringslinjen. Vi visste mycket litet om systemet då – vi vet betydligt mer i dag. Jag tror att många fler i dag skulle vara beredda att instämma med mig när jag säger att vi nog den gången fattade ett ganska olyckligt beslut.

Dessutom kan vi konstatera att beslutsunderlaget inte alls var vad det borde vara. Det är, tycker jag, någonting som kan sägas gång på gång om datoriseringen i samhället. Vi beslutsfattare och samtidigt verkliga lekmän på detta komplicerade område har gång på gång så att säga kommit på efterkälken. Vi har fått acceptera förslag med mycket omfattande innebörd, utan att ha ett beslutsunderlag som varit till fyllest och som vi i detalj kunnat tränga in i så att vi kunnat begripa vad vi i verkligheten beslutat.

Jag menar alltså att herr Boo har alldeles rätt när han säger att vi måste gå ifrån detta storskaletänkande och söka oss fram till användarvänliga system, lokalt organiserade.

Herr Boo talade i inledningen av sitt anförande också om reaktionen i vida kretsar mot regeringens handläggning av Readers Digest eller Det Bästa, både i julis, då regeringen biföll besvär över datainspektionens beslut och herr Polstam lämnade datainspektionens styrelse i protest mot beslutet, och nu häromdagen då justitieministern med samma typ av argumentering, om inte negligerade så i varje fall skickade dechargeuttalandet vidare som om det egentligen inte hade någon betydelse. En majoritet av riksdagen konstaterade alltså att tolkningen av datalagen inte var rimlig, men får man tro justitieministern krävs det fortfarande en lagändring för att han i fortsättningen skall göra som riksdagsmajoriteten vill.

Jag skulle, fru talman, inledningsvis också vilja konstatera att den utredning för att se över datalagen som riksdagen begärde för över ett år sedan i dag eller i går blivit verklighet. Det går ibland väldigt långsamt i departementen, speciellt i justitiedepartementet. Jag kan bara konstatera

att vi redan för ett år sedan var överens i väsentliga problemkomplex: när det gällde mjukdata, när det gällde problemet med samkörningar och sammankopplingar, när det gällde gallringsreglerna, osv. Under tiden har ytterligare ett år förflutit, och det lär ta minst ett år innan den nya utredningen över huvud taget har lagt fram ett diskussionsunderlag, som sedan skall ut på remiss.

Jag är medveten om att vi här i kammaren sade att man skulle få anstånd med direktiven en viss tid för att avvakta bl. a. datainspektionens utredning av de första två årens verksamhet. Men den utvärderingen var klar i början av oktober, och sedan har det alltså gått ytterligare ett halvår. Jag kan bara beklaga detta.

Fru talman! Ett av de stora problem som datainspektionen har försökt komma till rätta med har varit förekomsten av befolkningsregister på olika nivåer, alltifrån kommunala och privata register över väsentligt större grupper än t. ex. en kommuns invånare eller ett företags kunder till centrala register över totalbefolkningen. Det är fråga om svåra avgränsningsproblem. Alla medborgare kan i och för sig betraktas som presumtiva klienter hos sjukvårdande, socialvårdande eller åldringsvårdande myndigheter eller som presumtiva forskningsobjekt. Alla medborgare kan lika väl i och för sig betraktas som presumtiva köpare av tidskrifter, av hushållsredskap, TV-apparater eller preventivmedel eller som presumtiva medlemmar i konkurrerande privata, kooperativa eller fackliga organisationer. Om det stod varje myndighet, organisation eller företagare fritt att registrera även dem som inte direkt är deras klienter eller kunder skulle antalet existerande register komma att mångdubblas. En sådan situation skulle uppenbart leda till risk för otillbörligt intrång i den personliga integriteten.

I propositionen 33 år 1973, alltså den som föregick riksdagens beslut om datalagstiftningen, konstaterades att den enskilde i allmänhet torde acceptera att myndighet eller institution som han har särskilda kontakter med registrerar uppgifter om honom men att situationen kan vara en annan om informationen sprids till andra. I propositionen skrevs: "För att förhindra otillbörligt integritetsintrång gäller det framför allt att se till att inte uppgifterna sprids i vidare kretsar."

En situation med ett obegränsat antal befolkningsregister medför emellertid inte bara direkta integritetshot. Även säkerhetsriskerna måste uppmärksammas. ADB medför att lokala små och avgränsade personregister kan centraliseras till en stor databank över mycket stora befolkningsgrupper eller andra kategorier. Detta ökar riskerna för den enskilde i situationer av yttre eller inre kriser. Ju fler befolkningsregister som finns, desto svårare blir det naturligtvis att vid behov snabbt undanföra eller förstöra dem. Att även denna fråga i sin förlängning har betydelse för den personliga integriteten är åtminstone för mig helt solklart. Därom vittnar f. ö. erfarenheter från krigshärjade länder redan när det gällde manuellt förda register.

För att vrida den vildvuxna systemstruktur som hunnit utvecklas till rätta har datainspektionen på ett tidigt stadium intagit en restriktiv hållning till befolkningsregister. Datainspektionen har sagt att ett företag, en orga-

nisation osv. inte bör ha fler personer registrerade än det finns anledning till med hänsyn till verksamheten. I en myndighets register bör således inte få förekomma fler personer än som svarar mot myndighetens omedelbara behov för att fullgöra sina åligganden. Där bör inte ingå andra än leverantörer, kunder m. fl. Inspektionens erfarenheter visar att de registrerade kan uppleva det som en risk i sig självt att finna sig registrerade i olika personregister, och detta alldeles oavsett antalet och arten av de personuppgifter som ingår i registren.

Direktreklamföretagen är naturligtvis ett speciellt problem i sammanhanget. Det kan tyckas vara rationellt att bara småbarnsfamiljerna får reklam från barnmatstillverkare. Det kan också vara rationellt att pensionärerna som grupp är de enda som nås av reklamerbjudanden som riktar sig enbart till den gruppen. Men det kan inte godtas att företag efter företag bara för att uppnå en rationell hantering får bygga upp befolkningsregister. Resultatet skulle bli en skog av dataregister.

Fallet Det Bästa anknyter naturligtvis till den problematiken. Regeringens beslut var egendomligt. Regeringen har tydligen uppfattat beslutet som en bagatell, som att Det Bästa-registret i sig inte var särskilt känsligt. Men det gäller inte Det Bästa-registret som enskilt register. Vad det gäller är en viktig princip om hur samhället skall få vara datoriserat och hur medborgarna skall kunna få överblick över på vad sätt informationen om dem används. Ytterst gäller det också deras personliga säkerhet, vilket också är en integritetsfråga.

Olika uppfattningar har förelegat och föreligger om i vad mån datalagen reglerar personkretsens omfattning i personregistret och denna krets betydelse för integritetsriskerna. Vilken uppfattning som bäst svarar mot allmänhetens känsla framgår klart och tydligt av den kraftiga reaktionen hos allmänheten, i massmedia och även här i kammaren mot regeringsbeslutet i frågan.

Och så fick vi då dechargedebatter för några veckor sedan, där en majoritet av kammaren ansåg att lagen inte hade tolkats på ett riktigt sätt. Herr Geijer har därefter sagt att han fortfarande tycker att han handlade rätt. Till detta vill jag anföra – och det tror jag är nytt för kammarens ledamöter – att datainspektionen som konsekvens av regeringens beslut angående Det Bästa i form av kansliavgöranden har lämnat klartecken för mellan 10 och 15 direktreklamregister av olika slag, vilket innebär att företag i likhet med vad som hände i Det Bästa-fallet får tillstånd att lagra uppgifter om andra än sina egna kunder, medlemmar osv.

Detta innebär givetvis, fru talman, ett ganska stort problem. Redan 10–15 register av denna karaktär är enligt min mening 10–15 för många. Uttalandet i dechargedebatten ger naturligtvis ökad tyngd åt uppfattningen att datainspektionen i fortsättningen inte skulle behöva ge tillstånd av detta slag. Men vad skall datainspektionen göra? Den är regeringens myndighet och måste följa regeringens praxis, och ett riksdagsuttalande har inte – som herr Lindahl i Hamburgsund sade – samma rättsliga tyngd som t. ex. en lagändring. Vad skall vi göra med de 10–15 register som, utöver Det Bästas

register, nu byggs upp? Om vi avvaktar med en kompletterande lagstiftning på detta område blir det dyrare för de aktuella företagen att eventuellt slå ihop sin verksamhet. Det måste vara såväl ett allmänt som ett företagarintresse att här skapas klarhet så snart som möjligt.

Jag tycker att herr Geijers tolkning av datalagen liksom hans uttalande i anledning av dechargedebatten visar att det, även om majoriteten här i dag tycker att den datalag vi har är tillräcklig, krävs preciseringar för att det skall bli klart för var och en vad som gäller. Utskottsmajoriteten hänvisar till det s. k. SPAR-systemet, dvs. ett statligt uppdateringsregister. Redan för två år sedan begärde datainspektionen ett sådant system för att hyfsa den här situationen. Vi har alltså väntat på detta i två år, och jag är inte särskilt optimistisk – det går långsamt i justitiedepartementet.

Det finns således, fru talman, goda skäl att i dag förbättra den gällande datalagen genom att helt enkelt se till att dechargeuttalandet får största möjliga tyngd. Vi vet väldigt litet om vilken regering vi har efter valet. Om vi får en socialdemokratisk majoritet och herr Geijer blir kvar som justitieminister kan jag, lika litet som någon annan, med hundra procentig säkerhet garantera att dessa allmänna uttalanden verkligen kommer att följas.

I ett särskilt yrkande föreslår jag att riksdagen med anledning av motionerna nr 168 yrkande 3, nr 198 och nr 520 yrkande 3 antar följande

### **Förslag till**

#### **Lag om ändring i datalagen (1973:289)**

Härigenom föreskrives att 4 § datalagen (1973:289) skall ha nedan angivna lydelse.

#### *Nuvarande lydelse*

##### 4 §

Tillstånd att inrätta och föra personregister som innehåller uppgift om att någon misstänkes eller dömts för brott eller avtjänat straff eller undergått annan påföljd för brott eller varit föremål för tvångsingripande enligt barnavårdslagen (1960:97), lagen (1954:579) om nykterhetsvård, lagen (1966:293) om beredande av sluten psykiatrisk vård i vissa fall, lagen (1967:940) angående omsorger om vissa psykiskt utvecklingsstörda, lagen (1964:450) om åtgärder vid samhällsfarlig asocialitet eller ut-

#### *Föreslagen lydelse*

##### 4 §

Tillstånd att inrätta och föra personregister som innehåller uppgift om att någon misstänkes eller dömts för brott eller avtjänat straff eller undergått annan påföljd för brott eller varit föremål för tvångsingripande enligt barnavårdslagen (1960:97), lagen (1954:579) om nykterhetsvård, lagen (1966:293) om beredande av sluten psykiatrisk vård i vissa fall, lagen (1967:940) angående omsorger om vissa psykiskt utvecklingsstörda, lagen (1964:450) om åtgärder vid samhällsfarlig asocialitet eller ut-

*Nuvarande lydelse*

länningslagen (1954:193) får endast om synnerliga skäl föreligger meddelas annan än myndighet som enligt lag eller annan författning har att föra förteckning över sådana uppgifter.

Tillstånd att inrätta och föra personregister som i övrigt innehåller uppgift om någons sjukdom eller hälsotillstånd eller uppgift att någon erhållit socialhjälp, nykterhetsvård eller liknande eller varit föremål för åtgärd enligt barnvårdslagen eller utlänningslagen får endast om särskilda skäl föreligger meddelas annan än myndighet som enligt lag eller annan författning har att föra förteckning över sådana uppgifter.

Tillstånd att inrätta och föra personregister som innehåller uppgift om någons politiska eller religiösa uppfattning får meddelas endast om särskilda skäl föreligger. Vad som sagts nu gäller dock ej personregister som sammanslutning avser att föra beträffande sina egna medlemmar.

*Föreslagen lydelse*

länningslagen (1954:193) får endast om synnerliga skäl föreligger meddelas annan än myndighet som enligt lag eller annan författning har att föra förteckning över sådana uppgifter.

Tillstånd att inrätta och föra personregister som i övrigt innehåller uppgift om någons sjukdom eller hälsotillstånd eller uppgift att någon erhållit socialhjälp, nykterhetsvård eller liknande eller varit föremål för åtgärd enligt barnvårdslagen eller utlänningslagen får endast om särskilda skäl föreligger meddelas annan än myndighet som enligt lag eller annan författning har att föra förteckning över sådana uppgifter.

Tillstånd att inrätta och föra personregister som innehåller uppgift om någons politiska eller religiösa uppfattning får meddelas endast om särskilda skäl föreligger. Vad som sagts nu gäller dock ej personregister som sammanslutning avser att föra beträffande sina egna medlemmar.

*Tillstånd att inrätta och föra personregister över hela eller större delen av befolkningen i riket eller i län, kommun eller församling eller annat administrativt avgränsat område får endast om synnerliga skäl föreligger meddelas annan än myndighet som enligt lag har att föra förteckning över sådana uppgifter.*

---

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1976.

Vid ikraftträdandet meddelade tillstånd att inrätta och föra personregister över hela eller större delen av befolkningen i riket eller i län, kommun eller församling eller annat administrativt avgränsat område upphör att gälla den 31 december 1976. Register för vilket nytt tillstånd ej beviljas skall snarast avvecklas.

I korthet innebär detta, fru talman, att vi skulle komplettera datalagen så att ingen, som i framtiden skall tolka den, kommer att sväva i tvivelsmål om vad riksdagsmajoriteten verkligen vill. Övergångsbestämmelsen innebär ju dessutom att tillstånd för de eventuella register som efter Det Bästa-beslutet har inrättats icke gäller längre än t. o. m. utgången av 1976. Därefter måste ny tillståndsansökan göras hos datainspektionen.

Den av mig föreslagna kompletteringen innebär inte någon som helst avvikelse från den uppfattning som folkpartiets, centerpartiets och moderaternas representanter i konstitutionsutskottet tidigare redovisat, och inte heller från herr Israelssons och vpk:s uppfattning. Det är därför min förhoppning att riksdagen skall acceptera detta särskilda yrkande, som i sak har samma inriktning som herr Lindahls i Hamburgsund reservation. Fördelen med mitt förslag är att lagändringen definitivt stänger dammluckan och gör det möjligt att ompröva bl. a. Det Bästa-beslutet.

Herr SVENSSON i Eskilstuna (s):

Fru talman! Frågorna om datalagen och datalagstiftningen har ju diskuterats i riksdagen varje år sedan vi 1973 fick vår datalag.

Datalagen var då en primör, ett lagstiftningsarbete på ett helt nytt område. Sverige var det första land i världen som fick en datalag som täcker både den privata och den offentliga sektorn.

Det har många gånger, både här i riksdagen och i andra sammanhang, poängterats att datalagen måste ses som ett provisorium. Det betyder att tillägg och ändringar måste göras allteftersom erfarenheterna av lagens tillämpning växer fram.

Vid förra årets riksdag uppnådde vi en bred enighet inom konstitutionsutskottet om att tiden började bli mogen för en mer övergripande översyn av datalagen. Då uttryckte herr Wijkman i debatten en viss förvåning, och den förvåningen gällde att det gick så snabbt med en utredning strax efter det att lagen kommit i tillämpning. Ett år senare är herr Wijkman också förvånad, men nu är han förvånad över att det dröjt så länge med utredningen. Det var en något motsägande inställning som herr Wijkman alltså har kommit fram till.

Men ändå vill jag säga att i stort var man från alla partier överens om att lagen borde ses över. Och nu har regeringen tillsatt datalagsutredningen. I utredningen finns representanter för alla i riksdagen företrädde partier. I direktiven till utredningen framhåller departementschefen att erfarenheterna av datalagen i det väsentliga är goda. Det framhöll också herr Boo, och jag vill gärna instämma i detta. Lagens regler har fyllt sin funktion att skydda den personliga integriteten vid personregistrering med hjälp av ADB utan att därför på det hela taget bli betungande för registeranvändarna. Till det goda resultatet har enligt departementschefen bidragit datainspektionens obyråkratiska sätt att handlägga tillståndsärendena.

Jag tror att detta är viktigt att notera. De få fall där datainspektionens beslut har överklagats och som gett anledning till debatt undanskymmer inte det intryck man har fått av att inspektionens beslut i de allra flesta

fall accepteras av de berörda och uppfattas som riktiga. Det ser jag som ett tecken på att man salomoniskt har förmått åstadkomma den intresseavvägning som det alltid i en sådan här fråga ytterst rör sig om.

Nu kommer den nya utredningen, som här har påpekats, att arbeta enligt den modell som föreslogs i statssekreterarnas rapport om utredningsväsendet förra året. Det innebär att utredningen i en första omgång skall arbeta obundet och under stor öppenhet. Man skall inventera problemområdet, kartlägga, systematisera och sovra föreliggande material och synpunkter i fråga om integritetsskyddet.

Som underlag för detta arbete har utredningen enligt direktiven i första hand de förslag som har förts från i riksdagsmotioner men också i den allmänna debatten. De förslag som framförs i olika sammanhang och som verkar vara möjliga att utveckla bör enligt direktiven ställas samman till alternativa lösningar och presenteras i en offentlig diskussionspromemoria under 1977. Efter remissbehandling av promemorian kan utredningen sedan få tilläggsdirektiv för det fortsatta arbetet.

Vi har i utskottet ansett det värdefullt med en sådan uppläggning av utredningsarbetet som föreslås i direktiven. Det innebar bl. a. att en hel mängd olika frågor, som tagits upp här i riksdagen och i andra sammanhang under senare år, blir föremål för överväganden i ett sammanhang. Det innebär också enligt vår mening att det inte nu finns anledning att parallellt med detta arbete, vilket begärts i reservationen 1 av herr Werner i Malmö och fru Jacobsson, utreda integritetsfrågorna även i andra sammanhang.

Eftersom de flesta frågor som tas upp i de motioner vi har haft till behandling kommer att beröras av utredningens arbete, finns det inte anledning att här mera i detalj gå in på de olika frågorna. Jag skall bara ytterligare kommentera några av de reservationer som fogats till utskottets betänkande och det förslag som herr Wijkman framlagt under överläggningen och yrkat bifall till.

Vad först gäller frågan om en decentraliserad organisationsform för dataverksamheten, som herr Boo var inne på i sitt inlägg, kan jag nöja mig med att påminna om att datasamordningskommittén kommer att presentera resultatet av sitt arbete med dessa frågor i sommar. Det kan inte vara rimligt att föregripa detta arbete genom att två månader tidigare föranställa om en ny utredning av dessa frågor.

Beträffande frågan om arbetslivets datorisering, som åtminstone delvis berörs i reservationen 5 av herr Lirdahl i Hamburgsund, vill jag framhålla att förhållandena kommer i ett helt nytt läge när den nya arbetsrättslagstiftningen träder i kraft. Genom den utvidgade förhandlingsrätten kommer arbetstagarorganisationerna att få väsentligt ökade möjligheter att påverka ADB-teknikens konsekvenser på sådana grundläggande områden som inom företagsdemokrati och arbetsmiljö. Genom att dessa frågor i framtiden blir förhandlingsbara har det skapats helt nya former för medinflytande på detta avsnitt. Dessa frågor är inte heller förenade med sådana praktiska tillämpningssvårigheter som den utvidgade besvärsmåttet som man yrkar på i reservationen. Såväl datainspektionen som JK har ju i sina remissyttranden

avstyrkt att man utan vidare genomför den lagändring som föreslås i herr Lindahls reservation.

Så har herr Lindahl i Hamburgsund i en reservation och fru Jacobsson och herr Werner i Malmö i ett särskilt yttrande återkommit till regeringens beslut att ge tillstånd till Det Bästas dataregister. Samma fråga återkom också i herr Wijkmans anförande. Jag kan bara upprepa vad jag sade i granskningsdebatten häromveckan. Regeringen kommer att pröva en provisorisk ändring av datalagen på denna punkt så snart praktiska möjligheter föreligger. Riksdagen kommer redan i höst att få ta ställning till det förslag till statligt person- och adressregister som utretts av datainspektionen och statskontoret. Låt oss vänta till dess och då ta ställning till hur datalagen skall se ut och tolkas på detta område.

Vi har ju inte som tradition här i landet att fatta oförberedda beslut. Vi brukar inte handla så våldsamt oförsiktigt som herr Wijkman tänker sig, när han föreslår att riksdagen skall göra en lagändring utan att frågan dessförinnan har behandlats i utskottet. Det finns alltså ingen anledning att göra det i den här frågan heller. Jag måste säga att det gläder mig att konstitutionsutskottets moderater, vilkas talan här fördes av fru Jacobsson, har samma inställning som konstitutionsutskottets majoritet.

Nu säger fru Jacobsson att det bara rör sig om en teknisk skillnad mellan hennes inställning i det särskilda yttrandet och herr Wijkmans uppfattning såsom den kommit till uttryck i det förslag som lagts inför kammaren. Riktigare är väl att säga att det rör sig om en tidsmässig skillnad. Även moderaterna förordar i sitt särskilda yttrande att en ändring motsvarande den i herr Wijkmans motion föreslagna kommer att genomföras – jag citerar från s. 23 i konstitutionsutskottets betänkande – ”i samband med att riksdagen under hösten får ta ställning till ett förslag till SPAR”. Där delar jag helt fru Jacobssons och herr Werners i Malmö uppfattning. Jag vänder mig med dessa argument mot herr Wijkmans argumentering helt nyss.

Medan vi väntar på utredningens förslag, gäller de restriktioner som redan i dag finns i datalagen för databehandling i utlandet. Detta vill jag påpeka med anledning av herr Israelssons anförande. Såsom framgår av redovisningen av gällande lag i bilaga 1 på s. 25 i konstitutionsutskottets betänkande får personuppgift från personregister inte lämnas ut utan särskilt medgivande av datainspektionen, om det finns risk för att uppgiften skall användas för databehandling i utlandet. Datainspektionen får ge tillstånd till utlämning av uppgift bara om det är klart att uppgiften inte kommer att medföra otillbörligt intrång i personlig integritet. Herr Israelsson borde kunna hålla med om att det med en så kompetent datainspektion som vi har inte kan innebära någon risk att avvakta utredningens arbete även på denna punkt.

Avslutningsvis vill jag framhålla att datatekniken har kommit för att stanna. Genom den snabba utvecklingen av ADB-användningen inom administration, tillverkningsindustri, forskning och samhällsplanering har vi fått väsentligt förbättrade möjligheter att rationalisera bort dyrbara och tråkiga rutinuppgifter på arbetsplatserna. Det var också herr Israelsson inne på. Vi har fått möjligheter att mekanisera smutsiga och ohälsosamma ar-

betsprocesser. Genom de inflytandeavtal som i framtiden kommer att träffas på arbetsmarknaden är jag övertygad om att de anställda kommer att se till att datatekniken kommer att användas på ett sätt som gagnar och inte hotar deras intressen. Vad den nya datalagsutredningen måste se till är att vi får ett starkt skydd för den personliga integriteten utan att vi därmed omöjliggör ett fortsatt utnyttjande av datorer i samhällets tjänst.

Fru talman! Vi har fått den datalagsutredning som riksdagen begärde förra året. Utredningen skall undersöka inte bara hur integritetsskyddet skall bevaras vid en ökad ADB-användning utan också om inte den nya tekniken kan utnyttjas för att ytterligare förstärka offentlighetsprincipen. Enligt min mening har utredningen fått sådana direktiv och en sådan sammansättning att dessa frågor bör bli grundligt belysta från olika utgångspunkter.

Med det sagda, fru talman, yrkar jag bifall till utskottets hemställan i dess helhet.

Herr WIJKMAN (m) kort genmäle:

Fru talman! Herr Svensson i Eskilstuna uttryckte förvåning över att jag för ganska precis ett år sedan hade gjort vissa kommentarer beträffande behovet av att redan då tillsätta en utredning för översyn av datalagen. Jag gjorde det därför att jag beförde att man skulle sopa under mattan och skjuta på framtiden angelägna förändringar av datalagen som kunde ha beslutats redan då.

Jag var rädd för att datainspektionens arbete skulle delvis lamsläs under hänvisning till en sittande utredning, och jag tycker inte att jag har fått så helt fel på den punkten.

Jag välkomnar i dag en datalagsutredning, men det har tagit ett år att få den tillsatt, och jag får faktiskt intrycket, när jag nu tänker tillbaka, att många inom socialdemokratiet och framför allt regeringen använde sig av just den här utredningen för att sopa under mattan eller skjuta på framtiden avgöranden som var speciellt besvärliga.

Jag hoppas att jag har fel, men den långa tidsutdräkten ger mig trots allt anledning att säga detta. Kan herr Svensson f. ö. ge mig en förklaring till att det har tagit så lång tid att tillsätta utredningen?

Herr Svensson sade med anledning av det förslag som jag har väckt under överläggningen: Låt oss vänta. Det skulle bli ett oförberett beslut. Det vore t. o. m. oförsiktigt. I nästa andetag sade herr Svensson: Det är ju trots allt bara en fråga om förskjutning i tiden.

Då kan det ju inte vara oförsiktigt. Jag vill peka på att datainspektionen redan den 6 oktober 1975 i samband med sin utvärdering av datalagen klart uttalade sig för behovet av en lagskärpning.

Den lagtext som jag har skrivit är enkel – och kristallklar. Jag har kollat upp den både med konstitutionsutskottet och med datainspektionens jurister, så herr Svensson skall inte behöva vara orolig över att det på något sätt skulle bli ett hastverk. Det är bara fråga om en så enkel sak som en uppstramning av den nuvarande lagtexten, så att det skall stå klart även för herr justitieministern vad riksdagsmajoriteten vill, nämligen begränsa

möjligheterna att upprätta befolkningsregister med hjälp av automatisk databehandling.

Herr Svensson säger: Låt oss vänta, ni kan ju stödja er på dechargeuttalandet, osv. Ja, men det har ju hänt en del. Herr Geijers kommentarer gör inte majoriteten bakom dechargeuttalandet särskilt glad. Den typen av uttalanden innebär bara politiska ställningstaganden, och dem behöver man inte ta så noga på, säger justitieministern.

Vad gör vi, herr Svensson, med de 10 à 15 register – jag kan inte det exakta antalet – som datainspektionen har givit tillstånd till mot bakgrund av regeringens behandling av Det Bästa? Vi har väntat två år på att få det som kallas för SPAR, och vi väntar fortfarande. Vad har vi för garantier att regeringen verkligen lägger fram förslag om ett sådant register, om socialdemokratien mot förmodan sitter kvar i regeringsställning efter valet?

Jag förstår naturligtvis oviljan att ändra lagstiftningen. Regeringen har tvingats backa på punkt efter punkt: herr Polstams avhopp, dechargeuttalandet och nu förslag om lagändring. Jag håller fast vid att sakligt är en lagändring det bästa som kan göras.

Herr LINDAHL i Hamburgsund (fp) kort genmäle:

Fru talman! Jag vill göra ett par kommentarer till vad herr Svensson i Eskilstuna sade. Av de frågor som jag berört i mina två reservationer tog herr Svensson först upp besvärsrätten för intressenter i samband med dataregister. Där drogs samma visa som i utskottet. Jag är ledsen över att herr Svensson inte orkat läsa igenom vad det handlar om. Det handlar inte uteslutande om fackföreningarna. Jag håller med om att många av de problem som rör anställda kan lösas med hjälp av lagen om medbestämmande. Men hävdar herr Svensson i Eskilstuna att den lagen skulle kunna lösa problemen för studentkårerna, patientföreningarna och liknande intresseföreningar? Det tror jag verkligen inte att herr Svensson gör.

Så till frågan om begränsningen av antalet personregister. Här har alltså regeringen med ett mycket oövertänt beslut öppnat dammluckorna. Vad betyder då riksdagens uttalande med anledning av dechargegranskningen? Jo, att vi har hindrat regeringen från att öppna flera dammluckor. I dag har en riksdagsmajoritet som för ett par veckor sedan tyckte att regeringen gjort fel chansen att stänga den dammlucka som regeringen öppnade. Vi måste göra klart för datainspektionen vilken husbondes röst den verkligen skall lyssna på. Det är vad det rör sig om i det här fallet. Det är inte acceptabelt som det nu är.

Jag har arbetat ordentligt med den här frågan i utskottet, och jag förstår Anders Wijkmans inställning. Min inställning är egentligen mycket lik hans; det finns bara skiljande smånyanser. Om vi hade kunnat samarbeta på ett tidigare stadium är jag säker på att vi hade kunnat komma överens. Men nu är det som det är, och jag tycker fortfarande att det finns en del argument som talar för att reservationen 2 innebär en något bättre lösning.

Fru JACOBSSON (m) kort genmäle:

Fru talman! Inom processrätten, där jag har min civila gärning, talar vi om någonting som vi kallar för facta supervenienta. Det är fakta som har tillkommit under handläggningens gång, och som man har att ta ställning till när man skall fatta definitivt beslut. Jag vet att det är en aning uppseendeväckande att en ledamot i ett utskott överger det ställningstagande som han eller hon gjort i utskottet och går ett steg längre på grund av ett yrkande som framställs under behandlingen i kammaren. Men jag tänker göra det nu, och jag tänker motvera det med den processrättsliga teknik vi använder vid handläggningen i våra domstolar, när vi anser att domstolen är skyldig att i vissa situationer ta ställning till s. k. facta supervenienta. Med det menar man som sagt fakta som har tillkommit under förhandlingens gång.

De fakta som jag här avser är för det första vad herr Geijer sagt med anledning av kammarens uttalande att datainspektionen borde följa en restriktiv praxis. Det yttrandet av justitieministern där han tog mycket lätt på riksdagens uttalande kände jag inte till vid utskottsbehandlingen. Och det har för mig betytt att frågan har kommit i ett annat läge.

För det andra var vi i det läget inte upplysta om – jag vet inte om det över huvud taget var möjligt – att datainspektionen efter regeringens beslut i besvärärendet om Det Bästa hade meddelat tillstånd för ytterligare 10–15 privata företag att lägga ut personregister. Detta visar vilken betydelse för den praktiska utvecklingen som regeringens ställningstagande har, och det sammankopplat med justitieministerns uttalande rörande tyngden av riksdagens ställningstagande är illavarslande. Det är facta supervenienta som man inte kan gå förbi.

Jag vill därför nu yrka bifall till herr Wijkmans här i kammaren framställda yrkande.

Sedan sade herr Svensson i Eskilstuna att en lagtext inte kan antas så här "på stubben". Den bör först övervägas, genomarbetas och utskottsbehandlas osv. För min del tycker jag att lagtexten är alldeles utmärkt. Den är mycket precis, och det finns över huvud taget ingenting i den som hindrar att den antas i dag.

Herr BOO (c) kort genmäle:

Fru talman! Först en liten kommentar till herr Lindahl i Hamburgsund, som sade att folkpartiet var det första parti som antog ett dataprogram. För att inte där skall föreligga någon felaktig information i framtiden vill jag meddela att centern tog ett dataprogram 1973, och det har sedan legat till grund för olika motioner som vi väckt i riksdagen.

Sedan var det frågan om tillstånd till dataregister av den omfattning som här har varit föremål för diskussion. Det är beklagligt om inte utskottet vid sin behandling hade tillgång till "all" information i ärendet. Det är till viss del ny information som herr Wijkman ger kammaren i dag, då han meddelar att datainspektionen med anledning av regeringens beslut i Det Bästa-ärendet har beviljat tillstånd till 10–15 register av samma karaktär

sedan det beslutet fattades. Jag är synnerligen förvånad över om datainspektionen, i det läge som den här frågan nu befinner sig i, har handlat så raskt i den riktningen. Vi har ändå haft en dechargedebatt, och med anledning av det förslag som då förelåg gjorde riksdagen ett uttalande om en restriktiv prövning. Visserligen har justitieministern senare kommenterat detta på sätt som har redovisats tidigare, men i propositionen anför departementchefen att datafrågorna skall komma upp till behandling senast i höst. Han säger att det finns anledning att överväga en provisorisk lagstiftning.

Jag vill mycket bestämt deklarerat att vi från centern anser att regeringens beslut, i det läge frågan nu befinner sig, självfallet inte får föranleda att "slussarna öppnas". Jag vill också klart deklarerat: Får vi i centern inflytande i en regering i höst skall det läggas fram en proposition om ny lagstiftning. Om den socialdemokratiska regeringen sitter kvar och denna inte lägger fram en proposition har vi möjlighet – med anledning av det som i övrigt hänvisats till under debatten – väcka motioner i det här ärendet.

Herr ISRAELSSON (vpk) kort genmäle:

Fru talman! Herr Svensson i Eskilstuna sade att det inte skall ges tillstånd att lämna ut datauppgifter som kan komma till användning utomlands. Det är i och för sig bra, men vi hävdar i vår motion och i reservationen 3 att man redan nu – trots att det blir utredning – bör kunna förbjuda att data över huvud taget ställs till förfogande för utländska bolag.

Herr Svensson i Eskilstuna sade också att vi har en kompetent datainspektion. Med en sådan kan vi, menade han, på alla punkter avvakta vad utredningen kommer fram till. Jag betvivlar inte att vi har en kompetent datainspektion – flera talare här har till och med uttalat förtroende för den – men vi borde också ha garantier för att regeringen följer vad datainspektionen kommer fram till. I den aktuella affär som det har talats om så mycket har det inte varit fallet.

Om det skulle bli så i fortsättningen att man i praktiken inte lämnar ut uppgifter till utländska företag har vi uppnått syftet. Men om man anser att uppgifter inte skall lämnas till utländska företag skulle det, menar vi, inte lända till skada om man redan i dag genom en direkt lagändring fastlade den saken.

Till slut vill jag bara med några ord bygga på det jag sade tidigare om vikten av att data inte bara används av de få för att kontrollera de många. Vi har på ett område börjat få en dataanvändning som kan gå åt andra hållet; jag avser miljövärdens informationssystem. Om det sköts riktigt kan det bli en stor tillgång för de arbetande. Skyddsombud och företrädare för arbetarna ute på arbetsplatserna skulle via ett sådant informationssystem kunna få värdefulla sakliga uppgifter om exempelvis hälso- och miljöfarliga varor. Jag tror att vi måste gå vidare på det området och ge de många möjlighet att kontrollera de få. Det finns liknande initiativ utomlands; exempelvis har man i det norska metallarbetarförbundet gjort försök att använda data i arbetarklassens tjänst. Det bör vi följa upp.

Herr SVENSSON i Eskilstuna (s) kort genmäle:

Fru talman! Både herr Wijkman och fru Jacobsson har gjort stor affär av olika uttalanden av justitieminister Geijer. Vad uttalade sig då statsrådet Geijer om? Jo, självfallet om det som konstitutionsutskottet behandlade, nämligen frågan huruvida regeringen hade följt gällande lag. Det är ganska självklart att herr Geijer står fast vid den uppfattningen att han har följt gällande lag när han har tolkat datalagstiftningen.

Men i de andra frågorna föreligger ju ingen förändring. Jag sade redan i dechargedebatten att jag har stor förståelse för att Det Bästa-beslutet har väckt farhågor hos allmänheten för att dörren nu skulle vara öppnad för en stor mängd kommersiella personregister. Jag sade därför att det var med stor tillfredsställelse som jag såg att dörren skulle komma att stängas inom en snar framtid. Detta står fast.

Fru Jacobsson och herr Werner i Malmö uttalar sig i det särskilda yttrandet nr 2 för ett förslag om en provisorisk ändring i datalagen. Det står i majoritetsskrivningen att ett förslag om ett statligt person- och adressregister, SPAR, väntas bli förelagt riksdagen under hösten 1976, och det står fast. Det har inte skett några förändringar i de fakta som utskottet utgått ifrån i sitt beslut. Därmed har man ju också möjlighet att få – och det var det jag uttalade mig om, herr Wijkman – en ordentlig procedur vid behandlingen av förslagen. För nog är det väl ganska ovanligt att man lägger fram ett lagförslag direkt inför kammaren. Det är nödvändigt att detta behandlas i sedvanlig ordning.

När det centrala statliga person- och adressregistret har genomförts kan de företag och intresseorganisationer som behöver adresser för direktreklam eller för andra ändamål köpa dessa därifrån, och de behöver därför inte längre tillstånd för att föra egna register annat än för medlemmar och kunder. Det har också moderaterna i konstitutionsutskottet blivit på det klara med.

Nu är herr Wijkman inte nöjd utan vill att riksdagen i dag skall besluta om en omedelbar lagändring. Han tar då i onödan vissa risker genom att frikoppla lagändringen från införandet av SPAR. Förutsatt att riksdagen i höst avslår förslaget om ett centralt statligt person- och adressregister! Det har ju inträffat en gång förut med borgerlig röstövertikt. Vad händer då med hela postorderbranschen och alla dess anställda i Borås och på andra håll, med dess viktiga roll för varuförsörjning i glesbygderna? Vi kan ju inte förbjuda postorderföretagen att föra register innan det skapas ett fullt antagbart alternativ. Har herr Wijkman tänkt på de konsekvenserna?

Herr WIJKMAN (m) kort genmäle:

Fru talman! Jodå, herr Svensson i Eskilstuna, jag har tänkt på de konsekvenserna. Dessa företag fick fram till dess att regeringen biföll besväret i fråga om Det Bästa inte föra några egna s. k. befolkningsregister. De var hänvisade till Atema, som har fått ett speciellt, tidsbegränsat tillstånd att föra befolkningsregister för att kunna förse olika företag, som vill ha direktreklamadresser, med sådana. Men nu är det uppenbart att dammluckan i viss mån har öppnats.

Herr Boo pekar på datainspektionens handläggning. Ja, man kan naturligtvis inte ligga på ansökningar hur länge som helst. Jag har inte tillgång till detaljerna i detta ärende, eftersom det inte varit uppe i styrelsen, men jag har fått min uppgift från tjänstemän på kansliet. Alldeles oavsett detta står det helt klart här i dag att det inte finns några skäl som talar för att vänta med en lagstiftning. Och det är ingen provisorisk lagändring: det skall ju inte vara något provisorium! Det är bara fråga om det enkla förfarandet att man i klartext uttalar vad majoriteten här sedan länge vill, nämligen att synnerliga skäl skall råda för att en organisation, ett företag, en myndighet eller en kommun skall få föra register som omfattar andra än medlemmar, kunder osv.

Herr Svensson sade att jag var oförsiktig som lade fram den här lagtexten. Men på vilket sätt är det en oförsiktighet, herr Svensson? Kan ni stå för det uttalandet? Jag menar att lagtexten är mycket enkel, och jag har som sagt kollat upp den med både datainspektionens jurister och folk här i huset som är lagkunniga. Dessutom finns det en mycket utförlig motivering till hela frågan i min motion, som också behandlats i utskottets betänkande. För herr Svensson, som sitter med i utskottet, kan väl detta inte vara någon nyhet!

Jag återkommer till min fråga: Vilket organ skall datainspektionen lyssna till? Vems åsikter skall man ta fasta på? Det är inte helt enkelt att klara ut, bl. a. mot bakgrund av justitieministerns uttalanden i olika sammanhang, där han uppenbarligen fortfarande inte anser att lagen räcker till. Då bör ju konsekvensen vara att man helt enkelt bygger ut lagen.

Herr Svensson hade också några syrliga kommentarer om utskottets behandling, utskottsledamöter osv. Men om man följer den linje som herr Svensson tydligen gör, nämligen att aldrig kunna ändra sig därför att nya fakta inte kan påverka en, vad har då kammardebatterna för värde? Varför beslutar vi då inte omedelbart rakt upp och ner som majoriteten, dvs. i det här fallet socialdemokraterna, har ansett? Vad har debatter för värde? Jag måste ställa den frågan, eftersom jag tycker att det uttalandet av herr Svensson var mycket oförsiktigt.

Herr LINDAHL i Hamburgsund (fp) kort genmäle:

Fru talman! Herr Svensson i Eskilstuna tycktes vara nöjd med att dörren antagligen skall stängas inom en snar framtid, men det är ungefär som att vara glad över att få stänga stalldörren när hästen väl har sprungit ut. Vad det nu gäller är att försöka få hästen tillbaka in i stallet igen. Det är därför beklagligt att man inte gärna vill sluta upp bakom den linjen.

Regeringen har ju här gjort misstag – det har riksdagsmajoriteten sagt – och nu gäller det att reparera dessa misstag i mesta möjliga mån och se till att det inte händer någonting olyckligt. Jag kan inte konstatera annat än att ingen har kommit med invändningar mot det sätt som rekommenderas i reservationen 2, alltså ett mycket kraftigt principuttalande, eller mot en definitiv beställning av lagtext till hösten. I sak är herr Wijkman och jag i det här fallet eniga om att vi måste se till att regeringens dumheter repareras.

Herr Boo ansåg att jag hade fel när det gäller dataprogram. Det är visserligen en liten bisak, som vi väl egentligen inte borde störa debatten med att ta upp, men jag bara beklagar att man inte ens på informerat håll, t. ex. inom modern datateknik, känner till centerns dataprogram. Det är synd att ni håller det hemligt.

Fru JACOBSSON (m) kort genmäle:

Fru talman! Jag vill bara att det skall vara alldeles klart, herr Svensson i Eskilstuna, att vad som står i vårt särskilda yttrande om datalag till hösten, hur den skall behandlas och vad den kan leda till är *en* sak, men det är inte den saken diskussionen här gäller. Vad vi diskuterar här och nu är det vakuum fram till den dagen i höst som datainspektionen befinner sig i och som gör att man är osäker på vilken praxis man skall följa.

I det läget bedömde herr Werner i Malmö och jag det så, när vi satt i utskottet, att det räckte med riksdagens bestämda uttalande under dechargedebatten. Senare har det emellertid tillkommit ett yttrande av justitieministern och upplysningar om datainspektionens senare praxis som för mig har gjort det lämpligt att gå ett steg längre och yrka bifall till herr Wijkmans yrkande.

Herr BOO (c) kort genmäle:

Fru talman! Med anledning av herr Wijkmans inlägg vill jag bara konstatera att vi från centern inte längre har någon representant i datainspektionen. Vår representant drog sig tillbaka efter regeringens beslut i det aktuella dataärendet. Vi har därför inte haft tillgång till herr Wijkmans information. Jag vill ändå säga att vad som nu är redovisat bör ge anledning för datainspektionen att verkligen inte hasta i tillståndsgivningen.

Sedan vill jag gärna kommentera herr Lindahls i Hamburgsund resonemang omkring ett nytt uttalande från riksdagen. Herr Lindahl säger att det uttalande som riksdagen gjorde i anslutning till dechargedebatten inte är förpliktande för regeringen. Men samtidigt föreslår herr Lindahl att riksdagen ånyo gör ett uttalande som han menar skall bli mera förpliktande. Det resonemanget är något inkonsekvent, även om jag gärna vill understryka att jag i grunden håller med herr Lindahl om att det bör vara så att regeringen skall ta hänsyn till de uttalanden som riksdagen gör.

Det finns anledning för mig att ånyo understryka ett resonemang som jag inte hann slutföra i min förra replik. Om centern har inflytande i en regering i höst, så skall vi garantera att det kommer förslag till en lagstiftning i detta avseende. Skulle det bli fortsatt socialdemokratisk regering, så finns det möjligheter att med åberopande av under riksdagen timade händelser väcka motioner. Det har ju getts besked om det under denna riksdag.

Vi har nu en intensiv debatt om hur lagstiftningen skall ske framöver. Debatten gäller visserligen fri- och rättigheter, men den bör även, som jag ser det, vara vägledande för lagstiftning över huvud taget. Vi är från centern inte beredda att ändra en lagstiftning över en natt, och vi är ännu mindre beredda att genomföra en lagstiftning som är redovisad – om jag får använda uttrycket – över en kafferast.

Onsdagen den  
12 maj 1976

*Datapolitiken*

Herr SVENSSON i Eskilstuna (s) kort genmäle:

Fru talman! Jag vill understryka vad jag har sagt hela tiden, nämligen att justitieministern står fast vid sitt yttrande här i kammaren, att det blir en provisorisk ändring av datalagen. Det blir alltså en ändring, helt oberoende av valutgången.

Likaså har den socialdemokratiska regeringen den uppfattningen att man inte bör göra denna ändring utan att samtidigt införa ett centralt register, som kan förse de firmor som sysslar med dessa saker och som betyder mycket, exempelvis i Boråsbygden, med material. Herr Wijkmans förslag – att lagändringen genomförs, innan vi har fått ett centralt statligt register – innebär ju att de tidigare möjligheterna att få en sådan service från Datema och olika privata register inte längre står öppna. Därför innebär det ett obetänksamt försök att bryta loss en förändring av datalagstiftningen från frågan om inrättande av det centrala registret. Herr Wijkman har genom sitt eget ställningstagande visat att vad han föreslår riksdagen att gå med på är ett hafsverk.

Vi anser att ingen tid går förlorad om man väntar till hösten, eftersom herr Wijkman också säger att de nuvarande reglerna skall gälla till årets slut. Vi får alltså möjlighet till en grundlig behandling av dessa frågor, och ändå kan vi stänga igen dammluckorna i rätt tid.

Herr HUGOSSON (s):

Fru talman! Herr Wijkman känner jag som en omdömesgill, saklig och kunnig person på dataområdet från vårt arbete i datainspektionen. Vi har – det skall sägas – i datainspektionen fattat nästan alla viktiga beslut i enighetens tecken. Därför förvånar det mig att herr Wijkman och även övriga borgerliga ledamöter på något sätt försöker politisera den här frågan, precis som om socialdemokrater inte skulle vara intresserade av en lagstiftning på området.

Men det som framför allt föranledde mig att begära ordet, fru talman, var att herr Wijkman sade att sedan Det Bästa-beslutet fattades har genom tjänstemannabeslut i datainspektionen 10–15 register släppts fram. Jag studerade när jag hörde detta, för på första sammanträdet efter det att regeringen bifallit överklagandet i detta fall begärde jag i styrelsen att varje sådan här fråga i fortsättningen skall behandlas i styrelsen, och vi har icke haft något dylikt ärende uppe.

Jag har frågat, sedan herr Wijkman fällde detta yttrande, om det har fattats några sådana beslut. Så har inte skett. Det är alltså en direkt felaktig information som herr Wijkman ger kammaren här i dag, att datainspektionen skulle ha släppt fram 10–15 register efter Det Bästa-beslutet.

Jag tyckte det var angeläget att få klara ut detta till kammarens protokoll.

Det finns en handfull företag som har ansökningar av samma karaktär inne. Samtliga dessa företag utom ett ligger väldigt lågt, för man har nu fått klart för sig att det är allvar med att det skall bli en lagändring. När det gäller det företag, som vill ha upp frågan relativt snabbt, så kommer ärendet att behandlas på vårt junisammanträde. Nu vet alltså även herr

Wijkman det.

Herr Wijkman klagar sin nöd och säger att det tagit lång tid innan regeringen kunnat tillsätta utredningen. Det tycker jag inte herr Wijkman skall vara ledsen för, därför att herr Wijkman har genom utvärderingen av datalagen i datainspektionen kunnat presentera ett dokument, vilket har legat som underlag för de direktiv utredningen skall arbeta efter.

Till detta kommer den utredning som datainspektionen, riksarkivet och statistiska centralbyrån har gjort om avidentifiering och kryptering – också ett väldigt viktigt dokument när det gäller utredningsdirektiven. Sedan direktiven presenterades har regeringen vidare avvaktat med att tillsätta ledamöter i utredningen, därför att konstitutionsutskottet skulle få möjlighet att vid sin behandling av datamotionerna även beakta de synpunkter som föreligger i förslaget till direktiv.

Jag tycker mot denna bakgrund att det är mycket egendomligt att herr Wijkman klagar sin nöd.

Herr Wijkman säger: Vad har vi för garantier för att vi får ett svar? Ja, redan i december förra året ställde jag en fråga till finansministern, och han svarade att det kommer ett förslag. I januari verifierade justitieministern, vid besvarandet av en enkel fråga som jag hade ställt i anledning av Det Bästa-beslutet, för det första att det skulle föreslås en lagändring i enlighet med samtliga partiets och även regeringens önskemål och för det andra att ändringsförslaget måste kopplas till ett centralt uppdateringsregister.

Jag skulle ha kunnat rösta för herr Wijkmans förslag i dag, om icke herr Wijkman och övriga borgerliga ledamöter 1972 i riksdagen hade fällt den proposition i vilken föreslogs inrättande av ett statligt personregister. Herr Wijkman vet lika väl som jag – och, tror jag, kammarens övriga ledamöter – att man måste ha tillgång till adressuppgifter för att bedriva bl. a. reklam. Och så länge samhället har accepterat reklamen måste vi också se till att reklamen kan fungera under vettiga former.

Det är intressant att bevittna striden mellan mittenpartierna om vem som var först med att ha ett program på datapolitikens område. 1969 var det ett antal socialdemokrater som för första gången motionerade om att man skulle införa en datalagstiftning i det här landet. Resultatet blev att regeringen tillsatte offentlighets- och sekretesslagstiftningskommittén, som fick i uppdrag att framlägga förslag. Det var då icke en enda borgerlig representant som i vare sig första eller andra kammaren över huvud taget diskuterade datalagstiftningen. Datalagstiftningen har alltså tillkommit som en följd av socialdemokratiska initiativ i riksdagen. Först hösten 1970 i samband med folk- och bostadsräkningen blev det en allmän datadebatt. Man kan naturligtvis diskutera vem som var först med att aktualisera dessa frågor, men det är som sagt intressant att höra på trätan mellan mittenbröderna.

Herr WIJKMAN (m) kort genmäle:

Fru talman! Herr Hugosson har alldeles rätt i att han och jag många gånger varit ense – jag vill gärna ge honom ett erkännande för det – när

det gällt att arbeta för stärkt integritetsskydd. Men han har i varje fall inte haft en justitieminister som delat hans uppfattningar, och det kan vi säkert också vara överens om.

Jag tycker att det är egendomligt att säga att vi vill politisera frågan, därför att vi i dag har en annan bedömning i sakfrågan huruvida man skall ändra lagstiftningen eller inte. Herr Hugosson och jag vill tydligen ändå komma till exakt samma punkt, nämligen en begränsning av den flod av befolkningsregister som vi riskerar i det här samhället.

Herr Hugosson säger att jag har lämnat helt felaktiga uppgifter; det har inte fattats några beslut med anledning av vad som hände när det gällde Det Bästa. Jag har precis motsatt uppfattning. Precis när herr Hugosson började sitt anförande fick jag en lapp från generaldirektören i datainspektionen om att något missförstånd måste föreligga. Jag har fått mina uppgifter från datainspektionens byråchef i dag på morgonen. De var då nya även för mig, och jag hade ingen anledning att betvivla dem. Men jag hade helt kunnat undvika dem i argumentationen, herr Hugosson. Jag tyckte bara att det var en intressant nyhet. Hela grundargumentationen finns i min motion. Det avgörande är att vi i dag har ett oklart rättsläge.

Jag vill inte påstå att herr Hugosson har fel när det gäller registren. Någonstans finns ett missförstånd. Det har naturligtvis inte varit min mening att lura vare sig herr Hugosson eller någon annan, och det är ju också mycket lätt att klara ut den här saken efteråt. Men oavsett detta föreligger alltså oklarhet i rättsläget. Därför menar jag att det är angeläget att precisera lagstiftningen.

I min motion – liksom i datainspektionens utvärdering, där det föreslås att man nalkas problemet genom en lagskärpning – sägs att synnerliga skäl skall föreligga för att man skall få upprätta sådana här register. Dessa synnerliga skäl bör, skriver jag i min motion, begränsas till

”– utomordentligt tungt vägande samhällsintressen då alternativa lösningar saknas” – det avser alltså det fall då SPAR inte finns; det har vi nu löst genom att Datema får ge ut adresser –

”– engångsbearbetningar av statistisk eller vetenskaplig natur”

”– frivillig medverkan från dem som skall registreras”.

Jag tycker att det är solklart vad det gäller. Det kommer att bli en lagstiftning, om vi nu väntar till hösten, som ser exakt likadan ut som den jag här föreslår. Argumenten om hafsverk tar jag lätt på, herr Svensson i Eskilstuna!

Herr LINDAHL i Hamburgsund (fp) kort genmäle:

Fru talman! Herr Hugosson verkade en aning bekymrad över att det ”politiserades” i denna fråga. Såvitt jag förstår beror det på en mycket förståelig besvikelse hos herr Hugosson över att hans partikamrater inte intar riktigt samma stringenta hållning som han själv gör.

Herr HUGOSSON (s) kort genmäle:

Fru talman! Ja, jag är förvånad över att man försöker att politisera frågan.

Och jag tycker att de borgerliga partierna politiserar den när deras representanter i kammardebatten säger: Kan vi lita på en socialdemokratisk regering i denna fråga? Det är faktiskt socialdemokrater i datainspektionen som varit med om att formulera den princip som vi diskuterar!

Jag beklagar – det har jag sagt offentligt tidigare – att datalagen i sin nuvarande utformning inte kunnat tolkas på det sätt som jag har önskat. Men regeringen och hela socialdemokratien är fullständigt införstådd med att vi skall företa en ändring på denna punkt. Denna lagändring måste då kopplas till möjligheterna att få den information som man behöver i form av tillgång till registeruppgifter.

Jag tycker att det är allvarligt när en ledamot av datainspektionen och moderata samlingspartiets talesman i datafrågor inte tar reda på hur det förhåller sig utan säger i kammaren att dammluckor nu har öppnats – det uttrycket användes här – trots att vi i datainspektionen på mitt förslag kommit överens om att varje sådan här fråga i fortsättningen skall behandlas av styrelsen. Även herr Wijkman, som flitigt är med på styrelsens sammanträden, måste väl då ha förstått att de uppgifter som han har fått inte kan vara riktiga. Därför är det angeläget att det som herr Wijkman kallar ett missförstånd blir uppkälat. Det är inga dammluckor öppnade, och den princip som vi är överens om kommer att tillämpas i fortsättningen.

Herr WIJGMAN (m) kort genmäle:

Fru talman! Det faktum att herr Hugosson har en viss uppfattning gör inte att jag kan lita på att hela socialdemokratiska partiet har samma uppfattning. Jag konstaterar att herr Hugosson har blivit låt oss kalla det överkörd av sin justitieminister. Jag har också kunnat notera att herr Hugosson var ganska upprörd vid det tillfället.

Herr Hugosson säger att här finns det inga problem, dammluckorna har inte öppnats osv. Vilka av kammarens ledamöter som förra året var med om att rösta igenom det centrala riksskattesystemet kunde vänta sig att det skulle användas för en total kontroll av i stort sett varje skattskyldig av den typ som pressen nu ger information om vecka efter vecka? Och det växer fram, herr Hugosson, i stort sett av sig självt – det är någon slags självgenererande process.

Nej, jag vill nog säga att här finns det all anledning att strama upp politiken väsentligt. Jag vidhåller vad jag sade i mitt första inlägg: Här har man försenat, medvetet eller omedvetet, tillsättandet av datautredningen. Utvärderingen från datainspektionen var klar i oktober förra året. Det kan inte ta ett halvår för en skicklig justitieminister att få fram de direktiven.

Missförstånd eller inte, herr Hugosson, om jag får en uppgift på morgonen från en av de högsta tjänstemännen på datainspektionens kansli, nämligen byråchefen, som i stort sett är den sammanhållande länken för de här tillståndsfrågorna, och han hävdar att drygt ett tiotal register av den karaktär som Det Bästa öppnade vägen för har gått igenom, får jag naturligtvis tro honom på hans ord. Har vi missförstått varandra beklagar jag det.

Och märk väl, herr Hugosson, att detta är inte det avgörande i denna

fråga; det avgörande är att rättsläget är oklart och att riksdagen i dag mycket väl bör kunna anta en lag i enlighet med mitt förslag. Då blir rättsläget i fortsättningen inte oklart. Då kommer justitieministern att vara bunden vid vad majoriteten har sagt. Jag är inte så säker på att han är det annars.

Herr LINDAHL i Hamburgsund (fp) kort genmäle:

Fru talman! Herr Hugosson tycker att vi skall lita på socialdemokraterna. Det hade vi gärna gjort, men en justitieminister som också är socialdemokrat fattade ett visst beslut, och sedan dess är jag inte riktigt säker, i varje fall inte på det statsrådet. Och det är dock han som har med dessa frågor att göra. Herr Hugosson litar jag faktiskt på i detta fall.

Herr Hugosson talade om politisering av frågan. Ja, om en part vill skyla över ett misstag av regeringen, är det då politisering? Eller politiserar vi som tycker att vi skall försöka reparera de misstag som regeringen har gjort?

Herr HUGOSSON (s) kort genmäle:

Fru talman! Om herr Lindahl i Hamburgsund och herr Wijkman på något sätt tycker synd om mig för att jag har blivit överkörd genom regeringens beslut skall jag snabbt förklara att det behöver de inte göra. Den princip som jag hela tiden har drivit, nämligen att man skall begränsa antalet personregister, att man bara får registrera sina egna kunder eller medlemmar – över huvud taget den grupp som man skall arbeta med – är vi ju alla överens om. Det man har trätt om är: Ger nuvarande lagstiftning rätt till denna tolkning eller inte? Där kan vi ha olika uppfattningar. Men sakfrågan är för mig det väsentliga, och den är att oklarheten i datalagen skall tas bort och att vi inte behöver avvakta den totala översynen på datalagstiftningens område. Det kan naturligtvis ta en viss tid, varför vi redan till hösten bör göra en ändring i datalagen.

Jag vill sedan säga att jag tycker att man skall sluta med att säga att man inte kan lita på uttalandena när det gäller översynen av denna lagstiftning. Det är inte bara jag som uttalat mig i frågan här i riksdagen. Även justitieministern och finansministern har gjort det, och dessutom framgår det av beslutet i Det Bästa-ärendet att regeringen anser att en översyn är motiverad. Om man läser i handlingarna finner man att uppfattningen i sakfrågan hela tiden har varit entydig och klar: Lagstiftningen bör ändras så att vi kan leva upp till våra principer i detta sammanhang.

Herr HAGLUND (s):

Fru talman! Jag skall säga några ord om näringsutskottets betänkande nr 59 som gäller vpk-motionen nr 521 om förstatligande av elektronikindustrin.

Motiveringen för yrkandet finns i motionen nr 520 om datapolitiken som behandlats av konstitutionsutskottet. Näringsutskottets del i ärendet har varit – för att använda dataterminologi – biten om förstatligande av elektronikindustrin. Argumenteringen om förstatligande är den gamla vanliga, dvs. för vpk:s del argumenteringen om folklig makt, stora kapitalistiska

kapitalintressen som har anknytning till USA osv. Utskottet har på sedvanligt sätt redogjort något för elektronikindustrins omfattning och om-sättning.

Svårigheterna med denna komplicerade och tekniskt avancerade industri är att veta vad som räknas till densamma. Helt naturligt har motionärerna ej heller kunnat precisera detta. Gränsen är, som vi också säger i utskotts-betänkandet, svår att dra.

Jag vill här lämna endast ett exempel. En stor del av data- och elek-tronikindustrin omfattas av maskinvaror. L M Ericsson fakturerade 1973 sådana för 5 212 milj. kr., alltså över 5 miljarder. För SAAB-Scantias del var siffran nära 5,5 miljarder. Man gör därvid reservationer för vad som skall räknas som maskinvara. Även detta är ett komplicerat problem. Övriga tillverkare i Sverige är AGA AB och två företag som till hälften ägs av staten, nämligen Eltel Utvecklings AB och Stansaab Elektronik AB. Vidare kommer naturligtvis flera utländska företag med omfattande elek-tronisk verksamhet att omfattas av förslaget om förstatligande av elektro-nikindustrin.

Detta visar något om problemen med förslaget om förstatligandet. Men motionärerna kanske i det sammanhanget bara avser den speciella del av elektroniken inom dataindustrin som omfattar tillverkning av maskinvaror, komponenter, programvaror, tjänster och tillbehör. Utskottet har utgått ifrån att så är fallet, och branschen har ju kartlagts av dataindustriutredningen i ett betänkande SOU 1974:10 med rubriken Data och näringspolitik, där många förslag lämnades och där mycket redan har förverkligats. Utredningen lade bl. a. fram förslag om utvecklingslinjer för svensk datapolitik när det gäller forskning och utveckling. Frågan om förstatligande av dataindustrin eller delar av densamma togs icke upp av utredningen.

Utskottet finner inte med de medel som nu finns på lagstiftningens område och de engagemang som staten har i databranschen att anledning föreligger för ett förstatligande av denna. Än mindre synes anledning finnas för ett förstatligande av elektronikindustrin. Jag yrkar därför bifall till näringsut-skottets hemställan i betänkandet nr 59 och avslag på motionen 521.

Herr ISRAELSSON (vpk):

Fru talman! Jag yrkade ju tidigare bifall till motionen och jag skall inte göra några ytterligare utläggningar, utan jag vill bara förklara att när vi talar om elektronikindustrin så menar vi på sikt hela elektronikindustrin. Det vi nu diskuterar skulle alltså ingå som en del i denna, och det sade jag också i mitt första anförande.

F. ö. kvarstår mitt första bifallsyrkande.

Överläggningen var härmed slutad.

#### **Konstitutionsutskottets betänkande nr 47**

*Mom. 1 och 2*

Kammaren biföll vad utskottet i dessa moment hemställt.

Onsdagen den  
12 maj 1976

---

*Datapolitiken*

*Mom. 3*

Propositioner gavs på bifall till dels utskottets hemställan, dels reservationen nr 1 av herr Werner i Malmö och fru Jacobsson, och förklarades den förra propositionen vara med övervägande ja besvarad. Sedan fru Jacobsson begärt votering upplästes och godkändes följande voteringsproposition:

Den som vill att kammaren bifaller konstitutionsutskottets hemställan i betänkandet nr 47 mom. 3 röstar ja,  
den det ej vill röstar nej.  
Vinner nej har kammaren bifallit reservationen nr 1 av herr Werner i Malmö och fru Jacobsson.

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

Ja - 272  
Nej - 45  
Avstår - 1

*Mom. 4*

Propositioner gavs på bifall till 1:o) utskottets hemställan, 2:o) reservationen nr 2 av herr Lindahl i Hamburgsund samt 3:o) det av herr Wijkman under överläggningen framställda yrkandet, och förklarades den förstnämnda propositionen vara med övervägande ja besvarad. Då herr Lindahl i Hamburgsund begärde votering upptogs för bestämmande av kontrapositionen ånyo de båda återstående propositionerna, av vilka den under 2:o) angivna förklarades ha flertalets mening för sig. Sedan herr Wijkman begärt votering beträffande kontrapositionen upplästes och godkändes följande voteringsproposition:

Den som vill att kammaren till kontraposition i huvudvoteringen angående konstitutionsutskottets hemställan i betänkandet nr 47 mom. 4 antar reservationen nr 2 av herr Lindahl i Hamburgsund röstar ja,  
den det ej vill röstar nej.  
Vinner nej har kammaren till kontraposition i nämnda votering antagit det av herr Wijkman under överläggningen framställda yrkandet.

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

Ja - 36  
Nej - 60  
Avstår - 221

I enlighet härmed blev följande voteringsproposition uppläst och godkänd:

Den som vill att kammaren bifaller konstitutionsutskottets hemställan i betänkandet nr 47 mom. 4 röstar ja, den det ej vill röstar nej.

Vinner nej har kammaren bifallit det av herr Wijkman under överläggningen framställda yrkandet.

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

Ja - 213  
Nej - 99  
Avstår - 5

*Mom. 5*

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

Den som vill att kammaren bifaller konstitutionsutskottets hemställan i betänkandet nr 47 mom. 5 röstar ja, det det ej vill röstar nej.

Vinner nej har kammaren bifallit reservationen nr 3 av herr Berndtson.

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

Ja - 298  
Nej - 17  
Avstår - 2

*Mom. 6*

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

Den som vill att kammaren bifaller konstitutionsutskottets hemställan i betänkandet nr 47 mom. 6 röstar ja, den det ej vill röstar nej.

Vinner nej har kammaren bifallit reservationen nr 4 av herr Boo m. fl.

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

Ja - 231  
Nej - 84  
Avstår - 3

*Mom. 7*

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

Den som vill att kammaren bifaller konstitutionsutskottets hemställan i betänkandet nr 47 mom. 7 röstar ja,  
den det ej vill röstar nej.  
Vinner nej har kammaren bifallit reservationen nr 5 av herr Lindahl i Hamburgsund.

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

Ja - 286  
Nej - 30  
Avstår - 2

*Mom. 8 och 9*

Kammaren biföll vad utskottet i dessa moment hemställt.

**Näringsutskottets betänkande nr 59**

Propositioner gavs på bifall till dels utskottets hemställan, dels motionen nr 521 av herr Hermansson m. fl., och förklarades den förra propositionen vara med övervägande ja besvarad. Sedan herr Israelsson begärt votering upplästes och godkändes följande voteringsproposition:

Den som vill att kammaren bifaller näringsutskottets hemställan i betänkandet nr 59 röstar ja,  
den det ej vill röstar nej.  
Vinner nej har kammaren bifallit motionen nr 521.

Vid omröstning genom uppresning förklarades flertalet av kammarens ledamöter ha röstat för ja-propositionen. Då herr Israelsson begärde röst-

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

Ja - 298  
Nej - 17  
Avstår - 1

Nr 123

Onsdagen den  
12 maj 1976

---

*Anmälan av  
interpellation*

På förslag av fru tredje vice talmannen beslöt kammaren att uppskjuta behandlingen av på föredragningslistan återstående ärenden till kl. 19.30.

### § 9 Anmäldes och bordlades

Lagutskottets betänkanden

1975/76:29 med anledning av motioner om vissa vigselfrågor

1975/76:30 med anledning av motion om ställföreträdare för vissa dödsbon

1975/76:31 med anledning av propositionen 1975/76:196 med förslag till lag om motortävlingsförsäkring, m. m.

### § 10 Anmälan av interpellation

Anmäldes och bordlades följande interpellation som ingivits till kammarkansliet

*den 12 maj*

**1975/76:180** av herr *Antonsson* (c) till herr kommunministern om en redogörelse för överläggningarna i stat-kyrka-frågan:

Sedan mer än ett år har överläggningar förts mellan representanter för regeringen och för svenska kyrkan om den framtida utformningen av förhållandet mellan stat och kyrka i vårt land. Någon redovisning har inte lämnats i någon form för dessa överläggningar.

Frågan om förhållandet mellan staten och kyrkan angår alla människor i vårt land. Jag erinrar om att mer än 97 % av våra svenska medborgare valt att stanna kvar som medlemmar i svenska kyrkan fastän det under lång tid varit en enkel sak att utträda. Det är därför självklart att vi i riksdagen – oberoende av livsåskådning och partitillhörighet – har ett stort ansvar för svenska kyrkans framtid.

Hur kyrkans ställning i samhället skall närmare utformas kan man naturligtvis ha olika meningar om. Klart är också att vissa reformer är motiverade i nuläget, även om det enligt min mening knappast finns anledning att önska någon djupgående förändring. Att stat-kyrka-frågan tagits upp till prövning är sålunda naturligt. Jag erinrar om att riksdagen beslöt om en utredning för jämnt 20 år sedan, 1956, och att två utredningar verkställdes sedan dess, först expertutredningen 1958-1968 och sedan stat-kyrka-behandlingen 1968-1972.

Ondsdagen den  
12 maj 1976

---

*Anmälan av  
interpellation*

Den mycket omfattande remissbehandlingen av de båda stat-kyrka-utredningarnas betänkanden och den livliga debatten kring dessa gav klart besked om var både svenska kyrkan och det alldeles övervägande folkflertalet i vårt land står i denna fråga. Jag erinrar om att t. ex. en nästan enig opinion bland kyrkans lekmän genom Pastoratsförbundet både 1968 och 1972 uttalade sig för ett bibehållande av en öppen folkkyrka på den nuvarande församlingsstyrelselagens grund. Det genomgripande reformförslaget i 1972 års betänkande avvisades bestämt.

Centerpartiets representant reserverade sig ensam i 1972 års utredning för ett bibehållet samband mellan kyrkan och staten på den grundval som församlingsstyrelselagen utgör. Centerreservationen hade avgörande betydelse för att utredningsförslaget föll.

Då regeringen våren 1973 meddelade att 1972 års förslag inte skulle läggas fram för riksdagen signalerades att frågan skulle få "ligga på is". Ett nytt initiativ togs emellertid hösten 1974, vilket ledde till att officiella överläggningar upptogs mellan regeringen och kyrkan i april 1975. Ett gemensamt arbete bedrivs inom fyra gemensamma arbetsutskott med representanter för regeringen och kyrkan: ett för begravningsväsendet, ett för kyrkans ekonomi, ett för kyrkans egendom och ett för kyrklig lagstiftning och vad som lär kallas "övergångsanordningar".

Det har sagts att målet för dessa överläggningar är att nå enighet kring en lösning av stat-kyrka-frågan. Mot ett sådant mål kan naturligtvis ingen invändning göras. Det har emellertid också sagts att målet i sak skulle vara att finna former för att genomföra det väsentliga i 1972 års avvisade kommittéförslag. Ett sådant mål kan inte godtas. Den breda folkopinion som kom till uttryck vid remissbehandlingen av 1972 års förslag måste respekteras.

Även om det är i hög grad angeläget att svenska kyrkan själv får komma till tals i denna fråga, får detta inte utesluta att riksdagen och partierna – som måste bära det avgörande ansvaret för en lösning – blir underrättade om frågans handläggning. Givetvis kan det inte begäras att vad kyrkans representanter framfört skall redovisas av regeringen för riksdagen, men de ståndpunkter regeringen själv intar måste redovisas öppet i sina huvudlinjer för en allmän debatt. Sedan överläggningarna nu pågått mer än ett år synes tiden vara inne att lämna en sådan redovisning.

Frågan om svenska kyrkans ställning är så väsentlig för de enskilda människorna i vårt land, att det är helt uteslutet att lägga fram ett förslag till lösning under nästa valperiod om inte underlag ges för en allmän debatt i årets valrörelse. Frågan får inte avgöras utan att folket haft möjlighet att ta ställning. Några "övergångsanordningar" bör över huvud taget inte utformas utan att partierna får delta i arbetet.

Enligt vad som meddelats har en plenarsammankomst hållits i måndags, den 10 maj, mellan statsrådet och de representanter för regeringen och kyrkan som deltar i överläggningarna. Mot denna bakgrund är tidpunkten lämplig för att lämna riksdagen en redovisning. Denna bör givetvis ge klarhet om regeringens inställning inom ettvarvt av de fyra arbetsutskottens områden.

Av särskilt intresse är att få veta regeringens inställning i dag till frågan om församlingsstyrelselagens bibehållande, som var en kärnpunkt i 1972 års förslag och debatten kring detta.

Det är i och för sig beklagligt att behöva framställa en interpellation vid denna tid av riksmötet. Det har emellertid varit närmast ofrånkomligt att vänta på sammanträdet den 10 maj för att få en meningsfull debatt.

Jag ber sålunda att få fråga:

Vill statsrådet lämna riksdagen en redogörelse för överläggningarna i stat-kyrka-frågan mellan regeringen och svenska kyrkan och för de ståndpunkter regeringen därvid intar i de väsentliga delfrågorna, särskilt den om församlingsstyrelselagens bibehållande?

## § 11 Meddelande om frågor

Meddelades att följande frågor framställdes

*den 12 maj*

**1975/76:362** av herr *Nyhage* (m) till herr utbildningsministern om nybyggnad av vårdskola i Borås:

Den 22 mars 1973 inlämnade utbildningsnämnden vid Älvsborgs läns landsting en framställan till skolöverstyrelsen angående lokalbehovsprövning för en vårdskola i Borås. Vid upprepade tillfällen har utbildningsnämnden därefter på skilda sätt aktualiserat frågan, som är av högsta angelägenhetsgrad för landstingets utbildningsverksamhet. Ännu i början av maj 1976 har ärendet icke föranlett någon åtgärd från skolöverstyrelsens sida.

Är statsrådet beredd medverka till att frågan om nybyggnad av vårdskola i Borås bringas till en snabb lösning?

**1975/76:363** av herr *Ångström* (fp) till herr försvarsministern om val av plats för bombfällningsövningar inom flygvapnet:

Flygvapnet avser att öva bombfällning mot ett område, Lycksmyren i Västerbottens inland, som är riksbekant för sitt rika fågelliv och där häckning just pågår.

Sker inte denna bombfällning över naturkänsligt område i strid med de allmänna bestämmelser som är utfärdade för övningar inom krigsmakten och enligt vilka största möjliga akksamhet skall iakttagas beträffande åverkan bl. a. på känsliga naturområden?

§ 12 Kammaren åtskildes kl. 18.07.

In fidem

SUNE K. JOHANSSON

*/Solveig Gemert*