

Riksdagens protokoll



Nr 128

26 november 1974

Debatter m. m.

Tisdagen den 26 november

Svar på enkel fråga nr 366 av fru Fränkel (fp) ang. bestämmelserna om jordfästning.....	3
Svar på interpellationer:	
nr 84 av herr Fågelsbo (c) ang. kreditgivningen till egnahemsbyggare i glesbygder.....	5
nr 105 av herr Eriksson i Arvika (fp) ang. företagens skyldighet att lämna uppgifter till statliga myndigheter...	7
nr 139 av herr Hovhammar (m) om ökad anbuds konkurrens vid bohagstransporter för statstjänstemän.....	14
Svar på enkel fråga nr 340 av herr Jonasson (c) om vidgad rätt att lösa in checkar på postkontor.....	17
Svar på interpellationer:	
nr 113 av herr Jonasson (c) om bibehållande av Bromma flygplats.....	18
nr 140 av herr Polstam (c) ang. villkoren för statsbidrag till vägar och gator.....	38
nr 148 av herr Gustavsson i Alvesta (c) ang. inskränkningar i SJ:s verksamhet inom Kronobergs län.....	42
nr 150 av herr Stjernström (c) om bättre överensstämmelse mellan den svenska och den norska trafikpolitiken...	58
nr 115 av herr Dahlgren (c) ang. trafikpolitiska utredningens arbete.....	61
nr 101 av herr Sven Gustafson i Göteborg (fp) ang. nedläggningen av olönsam järnvägstrafik, m. m.....	61
nr 92 av herr Lothigius (m) ang. nedläggningen av olönsam järnvägstrafik.....	61
nr 110 av herr Magnusson i Kristinehamn (vpk) ang. nedläggningen av olönsam järnvägstrafik.....	61
Svar på enkla frågor:	
nr 242 av herr Eriksson i Arvika (fp) ang. uttalande om nedläggning av olönsam järnvägstrafik.....	61
nr 241 av herr Henmark (fp) ang. nedläggningen av järnvägsstationer.....	61

Nr 128
år 1974

Meddelande ang. enkla frågor:

nr 371 av fru Fredgardh (c) om särskild medelsanvisning till delegationen för jämställdhet mellan män och kvinnor	106
nr 372 av herr Franzén (s) om utbyggnad eller upprustning av Göta kanal	106
nr 373 av herr Nordstrandh (m) om publicering av yttrandena över U 68-beredningens promemoria Högskolereform..	106

Tisdagen den 26 november

Kl. 16.00

Tisdagen den
26 november 1974*Ang. bestämmelserna om jordfästning*

§ 1 Justerades protokollet för den 15 innevarande månad.

§ 2 **Ang. bestämmelserna om jordfästning**

Herr kommunministern GUSTAFSSON erhöll ordet för att besvara fru *Fränkels* (fp) i kammarens protokoll för den 20 november intagna fråga, nr 366, och anförde:

Herr talman! Fru Fränkel har frågat mig vilka bestämmelser som gäller för jordfästning i samband med kremation i fråga om de olika momentens inbördes ordning, och vilken bestämmelse som kan utgöra grund för en tjänsteförrättares vägran att förrätta jordfästning.

Några egentliga lagbestämmelser i denna fråga finns inte. Hur jordfästning i svenska kyrkans ordning skall ske föreskrivs i kyrkohandboken, vilken är stadfäst av Kungl. Maj:t. Formuleringarna i kyrkohandboken är ej anpassade för jordfästning efter kremation. Den normala ordningen är jordfästning först och kremation sedan.

Det finns präster som hyser betänkligheter mot att jordfästa ett kremerat stof. I en fråga av denna innebörd bör hänsyn tas till de föreliggande omständigheterna, de anhörigas önskemål och prästens åsikter i frågan.

Jag vill här tillägga att formuleringarna i kyrkohandboken, som är stadfäst 1942, går långt tillbaka i tiden och återfanns i tidigare kyrkohandböcker innan det över huvud taget var på tal att kremera döda. Jag utgår ifrån att 1968 års kyrkohandboks-kommitté kommer att beakta denna fråga.

Fru FRÆNKEL (fp):

Herr talman! Jag tackar statsrådet för svaret.

Jag tycker att det är viktigt att vi har fått på pränt hur det verkligen förhåller sig. Jag har nämligen frågat på flera ställen, och man har givit mig helt olika svar eller sagt att det inte finns några bestämmelser angående detta.

Statsrådet förstår säkert att bakgrunden till frågan är ett speciellt fall, då en tjänsteförrättare vägrade såväl jordfästning av en kremerad som upplåtande av församlingens kyrka för denna akt. Sådana händelser har väckt stor oro hos en hel del människor, eftersom det kan vara både en etisk fråga och en fråga som känslomässigt har mycket stor betydelse för de efterlevande att jordfästning kan ske i den avlidnes församlings-

Tisdagen den
26 november 1974

Ang. bestämmelserna om jordfästning

kyrka. Därför tycker jag att det är betydelsefullt att en medlem av svenska statskyrkan kan få bekräftat att om en kremering har ägt rum, så skall likväl jordfästning kunna förrättas i den avlidnes församlingskyrka.

Nu säger statsrådet att det finns präster som hyser betänkligheter mot att jordfästa ett kremerat stoft. Jag kan acceptera det, och jag tycker att det är liberalt och riktigt att dessa präster får ha sin uppfattning. Men skulle inte statsrådet ändå kunna medverka till att vi fick en bestämmelse, i likhet med vad som gäller för vigsel av fränskilda, om att det i varje församling skall finnas en präst som jordfäster ett kremerat stoft och att man i varje fall inte säger nej till att upplåta församlingens kyrka för detta?

Jag kan tala om att det t. ex. i sjömanslagen står skrivet att en be-fälhavare har skyldighet att ombesörja antingen att en avliden sjöman begravs eller att stoftet föres hem. På en del ställen kan det vara svårt att få kremering och balsameringen är dessutom mycket dyrbar att göra. Det kan på det sättet vara mycket svårt att få hem stoftet och det återstår alltså inget annat för de anhöriga än att försöka få en kremering.

Jag vill sluta med att upprepa min fråga till statsrådet om han inte skulle vilja medverka till att det blir en bestämmelse om att det i varje församling måste finnas en präst som är villig att åta sig jordfästning av ett kremerat stoft.

Herr kommunministern GUSTAFSSON:

Herr talman! För det första vill jag gärna avvakta förslag från den kommitté som sysslar med dessa frågor.

För det andra vill jag säga att jag inte känner till något fall där det inte gått att ordna jordfästning efter kremation. Det skedde ju även i det fall som jag tror att fru Frænkel tänker på.

För det tredje vill jag säga att det just är sådana fall som det fru Frænkel nämnde, om en sjöman som förolyckats, som jag avser när jag förklarar att man skall ta hänsyn till omständigheterna. Jag tror att det är en allmän uppfattning även inom kyrkan att när det föreligger särskilda omständigheter, t. ex. när en svensk församlingsmedlem avlider utomlands, så skall man inte vägra att jordfästa ett kremerat stoft. Men vi tycker att det är just den här typen av fall som får utgöra undantag från den normala ordningen, med hänsyn till de etiska synpunkter man kan ha i denna fråga.

Fru FRÆNKEL (fp):

Herr talman! Vi är tydligen överens på den här punkten.

Jag hann inte nämna fler exempel än det om sjömännen, men detta kan gälla många fler: dels har vi många svenskar som arbetar utomlands, dels har vi turismen. Det kan inträffa, som någon sade till mig, både explosioner och andra olycksfall. Och det kan vara fråga om bränder – det har ju hänt för inte så länge sedan – där det helt enkelt bara finns ett kremerat stoft kvar.

Man kan tänka sig att fall av den här typen kommer att öka. Därför är det enligt min mening viktigt att vi får en bestämmelse som säger att det i varje församling skall finnas möjlighet att få jordfästning efter kremation. Det är också viktigt att jordfästningen kan ske i den egna församlingskyrkan. För många människor har det väldigt stor betydelse.

Jag hoppas därför att kyrkohandboks-kommittén tar upp denna fråga och att det kommer en sådan tilläggsbestämmelse.

Herr kommunministern GUSTAFSSON:

Herr talman! I de fall som fru Fränkel åberopar anser också jag att det är självklart att jordfästning skall kunna ske även om stoftet är kremerat. Skulle det visa sig att någon under de omständigheterna vägrar att jordfästa, skall jag gärna medverka till en förändring. Men för närvarande föreligger mig veterligt inte något fall där omständigheterna har varit sådana som fru Fränkel åberopar och där vägran har skett. Vi är alltså helt överens i sak.

Överläggningen var härmed slutad.

§ 3 Ang. kreditgivningen till egnahemsbyggare i glesbygder

Herr finansministern STRÄNG erhöll ordet för att besvara herr *Fågelsbos* (c) den 16 oktober framställda interpellation, nr 84, och anförde:

Herr talman! Herr Fågelsbo har frågat mig om vilka åtgärder regeringen avser att vidta för att trygga kreditgivningen till egnahemsbyggare, som har för avsikt att uppföra bostäder utanför planlagt område.

Stadshypoteksföreningarna fick tidigare i princip lämna lån till fastigheter endast inom område för vilket fastställts stadsplan eller byggnadsplan eller inom annat kommunområde där hälsovårdsstadgans särskilda bestämmelser för hälsovårdstättort gällde. Efter förslag till årets vårriksdag i propositionen 76 har denna begränsning av stadshypoteksförenings belåningsområde slopats genom lagändring som trädde i kraft den 5 juni i år. Det ankommer således numera på stadshypoteksinstitutionen att självständigt bedöma om en fastighet, oavsett var den är belägen, kan anses utgöra betryggande säkerhet för ett bottenlån. Enligt vad jag har inhämtat har fram till den 1 oktober lån beviljats beträffande ca 50 fastigheter som tidigare inte kunde belånas hos stadshypoteksförening. För de bostadsfinansierande kreditaktiebolagen begränsas belåningsområdena på samma sätt som tidigare gällde för stadshypoteksinstitutionen. Svensk Bostadsfinansiering AB (BOFAB) har emellertid hemställt om godkännande av en ändring i bolagsordningen varigenom även BOFAB får möjlighet att lämna lån utan begränsning till vissa belåningsområden. Enligt vad jag har erfårit avser Sparbankernas in-teckningsaktiebolag (SPINT AB) att vidta motsvarande ändring i sin bolagsordning.

Tisdagen den
26 november 1974

*Ang. kreditgivning-
en till egnahems-
byggare i glesbygder*

Slopandet av regler om belåningsområden för stadshypoteksinstitutionen och de bostadsfinansierande kreditaktiebolagen kommer att medföra att kreditfrågan för egnahemsbyggare kan lösas i många fall där det tidigare inte var möjligt för institutten att lämna lån. Jag vill samtidigt påpeka att regeringen i den till årets höstriksdag avlämnade propositionen angående riktlinjer för bostadspolitiken föreslagit vissa åtgärder för att förbättra belåningen av nybyggda småhus. I propositionen föreslås att möjligheten att fördjupa det statliga bostadslånet skall vidgas för orter där det finns betydande svårigheter att erhålla bottenlån. Vidare föreslås i propositionen att en kommuns bedömning av en bebyggelses lämplighet bör vara avgörande även för möjligheten att erhålla statligt bostadslån. Kommuns ansvar för kreditriskbedömningen kombineras därvid med ett ökat kommunalt ansvar för förlust på statslånet.

Herr FÅGELSBO (c):

Herr talman! Jag ber att få tacka finansministern för att jag har fått min interpellation besvarad.

Detta är en viktig fråga för dem som vill bygga bostad utanför stadsplanerat område eller så kallad hälsovårdstötort. Det har ju som sagts tidigare varit omöjligt att få hypotekslån för sådana bostäder. Och bankerna har där inte heller eller i varje fall högst ogärna efter färdigställande av en bostadsfastighet velat ligga kvar med lån.

Därför var det ett steg i rätt riktning då riksdagen fattade det i svaret åberopade beslutet om sådan ändring i reglerna för stadshypoteksföreningarna att den tidigare begränsningen av deras belåningsområde slopades.

Jag blev nog litet fundersam i alla fall, när jag hörde att lån inte beviljats för mer än 50 fastigheter. Hur många som har sökt lån vet man ju ingenting om. Men vi vet att här finns ett mycket stort uppdämt behov. Det är många sökande som tidigare inte har fått sina låneframställningar till stadshypotekskassan beviljade. Därför tycker jag att lån till 50 fastigheter under fyra månader är praktiskt taget ingenting.

Jag undrar hur informationen har fungerat i detta fall. Det är väl kreditinstitutet och de lånesökande själva som får hålla reda på den här saken.

Det sägs också i finansministerns svar att i propositionen till årets höstriksdag föreslås att "möjligheten att fördjupa det statliga bostadslånet skall vidgas för orter där det finns betydande svårigheter att erhålla bottenlån". Det står också i propositionen att bostadsstyrelsen skall ange orter där särskilda fördjupningsregler skall gälla. Detta är något som vi kanske får återkomma till vid ett senare tillfälle. Men eftersom finansministern talar om dessa fördjupningsregler i svaret, skulle jag vilja fråga om finansministern redan vid detta tillfälle kan nämna något om vad reglerna kan innebära.

Herr finansministern STRÄNG:

Herr talman! I fråga om praktiskt taget alla de lägenheter där statslån är beviljade har stadshypotekskassan meddelat positivt beslut. Däremot är jag medveten om att det kan finnas villor, egenfinansierade och belägna på sådana områden, där stadshypotekskassan har vägrat lån. Det senare kan ha sin förklaring däruti att stadshypoteksföreningarnas utlåningsmöjligheter helt enkelt varit begränsade med hänsyn till den situation vi har på kapitalmarknaden i dag och de anspråk som ställs på statshypoteksinstitutionen att förmedla de långa bottenlånen.

Nu har jag fått en framställning från BOFAB. Vid institutet är samlade en rad av tidigare självständiga inteckningsinstitut som vill ha Kungl. Maj:ts tillstånd att få gå ut med samma generösare regler som för närvarande gäller för stadshypotekskassan. Regeringen kommer att behandla det ärendet i slutet av månaden. Jag kan redan nu säga att jag inte ser någon anledning att hantera det annorlunda än vi har hanterat frågorna om lättnader i avseende på stadshypotekskassan.

Då det gäller fördjupningen av statslånen har det systemet tillämpats framför allt i norra Sverige efter särskilda prövningar i de individuella fallen. De särskilda prövningarna får man räkna med även i fortsättningen, och vad som sägs i bostadsministerns proposition är ingenting annat än att man från regeringens sida rekommenderar en generösare bedömning än tidigare i de enskilda fallen just på de här orterna.

Herr FÅGELSBO (c):

Herr talman! Jag ber att få tacka för de kompletterande upplysningar jag har fått. Vi hörde också vilken inställning finansministern har till BOFAB. Vi får alltså hoppas att de egnahemsägare som den här saken gäller verkligen skall få den långivning de önskar för sitt bostadsbyggande, så att de kan få avlyft och bygga ute på landsbygden om de så vill.

Överläggningen var härmed slutad.

§ 4 Ang. företagens skyldighet att lämna uppgifter till statliga myndigheter

Herr finansministern STRÄNG erhöll ordet för att besvara herr *Erikssons* i Arvika (fp) den 16 oktober framställda interpellation, nr 105, och anförde:

Herr talman! Herr Eriksson i Arvika har frågat mig dels om jag avser att ta något initiativ för att påskynda arbetet i utredningen om företagens uppgiftsplikt, dels om jag är beredd att ge utredningen i uppdrag att i en andra etapp ta upp frågan om ersättning till företagen för deras medverkan vid uppgiftslämning och skatteuppbörd.

Utredningen om företagens uppgiftsplikt har i juni 1973 redovisat den del av uppdraget som avser bl. a. uppbördsförordningens bestämmelser

Tisdagen den
26 november 1974

*Ang. företagens
skyldighet att lämna
uppgifter till statliga
myndigheter*

om ränta och restavgift. Utredningens förslag har legat till grund för propositionen 159 år 1974, som överlämnats till höstriksdagen. Utredningen behandlar nu frågorna om rationalisering av företagets uppgifts- och uppbördsarbete. Enligt vad jag inhämtat kommer utredningen med sitt slutbetänkande under första halvåret 1975. Det finns därför inte anledning för mig att ta något sådant initiativ som avses i interpellantens första fråga, dvs. att påskynda utredningsarbetet.

Beträffande ersättningsfrågan vill jag understryka att företagen kompenseras för sitt arbete med skatteuppbörd genom de räntevinster företagen gör när de disponerar löntagarnas skatt från avlöningstillfället fram till inbetalningsdagen och uttagen indirekt skatt fram till tidpunkten för deklarations avlämnande. Mot bakgrunden härav är jag inte beredd att ge utredningen i uppdrag att ta upp ersättningsfrågan.

Herr ERIKSSON i Arvika (fp):

Herr talman! Frågorna om arbetsgivares uppgifts- och uppbördsskyldighet har diskuterats många gånger i riksdagen. Jag har här ett viktigt dokument – det är allmänna beredningsutskottets utlåtande nr 30 år 1965. Det var då som man, med anledning av motioner av herr Stefanson m. fl. och herr Nordgren m. fl., i första och andra kammaren enhälligt begärde en utredning "beträffande samordning och förenkling av de uppgifts- och uppbördsskyldigheter som av det allmänna åläggdes företagen", som det står i yrkandet från utskottet.

Man var helt ense om det. Däremot var man inte helt ense när det gällde ersättningsfrågan. Efter den här beställningen i slutet av vårriksdagen år 1965 gick det fyra och ett halvt år, och sedan tillsatte finansminister Sträng den utredning som fortfarande arbetar. Det kan vara intressant att citera ett par tre meningar ur direktiven för den utredningen. Där säger finansministern:

"Syftet med utredningen bör i första hand vara att efter genomgång av rutinerna på varje område överväga vad som kan göras för att åliggandena skall bli så litet betungande som möjligt. Härvid bör beaktas att också myndigheterna har ett starkt intresse av att bestämmelserna är utformade så att företagen och andra kan fullgöra sina skyldigheter på ett enkelt och rationellt sätt. En reform som medför en sammanjämkning av de nu i olika avseenden tillämpade tidsintervallerna och tidpunkterna och som vidgar möjligheterna att använda ett och samma grundmaterial för skilda ändamål skulle säkerligen verka i sådan riktning."

Jag vågar säga att det är kolossalt många företagare som väntar på ett besked från utredningen i den riktning som finansministern antydde när han för snart fem år sedan tillsatte utredningen.

I svaret säger herr Sträng: "Enligt vad jag inhämtat kommer utredningen med sitt slutbetänkande under första halvåret 1975. Det finns därför inte anledning för mig att ta något sådant initiativ som avses i interpellantens första fråga." Det jag avsåg var ett påskyndande av

Tisdagen den
26 november 1974

*Ang. företagens
skyldighet att lämna
uppgifter till statliga
myndigheter*

utredningens slutbetänkande.

Jag tackar för svaret och konstaterar hur bestämd finansministern är i sitt påstående att slutbetänkandet kommer första halvåret nästa år. Det vore faktiskt ett bra sätt att fira 10-årsjubileet av den tidpunkt då riksdagen beställde denna utredning, våren 1965.

I de motioner som jag omnämnt och som resulterade i utredningens tillsättande redovisas en del uppgiftsskyldigheter. Jämför man arbetsbördan för företagen då och nu finner man att den har vuxit oerhört.

Utredningen begärde i början av sitt arbete statistik från statistiska centralbyrån över uppgiftslämnandet. Då var det – jag betonar att det gäller 1971, nu är siffrorna säkert ännu högre – 93 myndigheter och kommittéer som begärde in uppgifter från företagen. Tillsammans ställdes 707 olika krav på företagen att tillhandahålla uppgifter. Under år 1971 fyllde företagen tillsammans i nära 49 miljoner blanketter med över en miljard frågor.

Det är självklart att företagen, inte minst de mindre och medelstora, upplever kravet på uppgiftslämnande som en starkt växande börda. Många av de mindre företagen måste ta kvällar, nätter och helger till hjälp för att fylla i alla blanketter. Det kan vara intressant att observera att en del företag har noterat den tid som de lagt ned på att fylla i alla blanketter. Jag har fått del av några sådana noteringar sedan jag ställde interpellationen vid höstrikedagens början, och jag skall ge ett par exempel.

Ett företag med 35 anställda kommer fram till att man lagt ner 542 arbetstimmar på uppgiftslämnande förutom att en del uppgifter beträffande momsredovisning och liknande lagts ut på en bokföringsbyrå. Ett annat företag med 50 anställda lämnade en statistik över att 840 timmar gått åt för att fylla i blanketter och redovisa uppgifter som begärts in.

Mot den bakgrunden finns det starka skäl för min andra fråga i interpellationen: Är finansministern beredd att ge utredningen i uppdrag att i en andra etapp ta upp frågan om ersättning till företagen för deras medverkan vid uppgiftslämnning och skatteuppbörd?

Finansminister Sträng svarar på halva frågan – om skatteuppbörden – och hänvisar till kompensation genom att företagen erhåller räntevinster. Jag skall inte gå in på det utan bara konstatera att det inte lämnas något besked om den andra delen av frågan – beträffande uppgiftslämnning. Jag som har en optimistisk läggning vågar kanske tolka herr Sträng så att han inte är helt främmande för att ge tilläggsdirektiv till utredningen om att det skall utgå viss ersättning för den del av uppgiftslämnandet som företagen inte har kompensation för. Uppgiftsbördorna utöver skatteuppbörd, momsredovisning m. m. är faktiskt väldigt stora. Av de 707 uppgiftskrav från olika håll – som jag nämnde – var 209 från statistiska centralbyrån. Andra stora uppgiftsinfordrare var statens pris- och kartellnämnd, försäkringsinspektionen m. fl. Jag tror ändå att jag vågar hoppas att finansministern och jag är helt ense om att här utförs en mycket arbetskrävande uppgiftslämnandeinsats utan någon som helst ersättning.

Tisdagen den
26 november 1974

*Ang. företagens
skyldighet att lämna
uppgifter till statliga
myndigheter*

Jag vågar kanske också tolka svaret så, att vi är överens om att vi skall förenkla och tvinga fram samordningar när det gäller frågor och statistik. Är det ändå inte så, herr Sträng, att en viss kostnad för dessa frågor skulle göra att man länkade sig för ytterligare: Kan vi inte samordna det hela, kan vi inte förbilliga det genom att rationalisera så att olika myndigheter samtidigt ställer samma frågor och på så vis underlättar för företagen? Jag tror att en ersättning skulle innebära en kostnadspress som verkade i den riktning som finansministern var inne på i sina direktiv för över fem år sedan.

Till sist vill jag med tillfredsställelse notera att arbetsmarknadsminister Bengtsson lämnade ett besked vid Företagets dag i Göteborg för någon månad sedan, där han lovade att ta upp frågan om den strida strömmen blanketter från bl. a. statliga myndigheter till företagen. Jag hoppas att finansministern helt delar arbetsmarknadsministerns villighet att göra allt för att minska blankettströmmen.

Herr finansministern STRÄNG:

Herr talman! Jag hade en mycket bestämd känsla av att interpellanten drog alldeles för långt gående slutsatser om samstämmigheten mellan honom och mig, i varje fall i den senare delen av frågeställningen.

Av interpellantens inlägg kan det synas som om det här är ett tioårigt drama, som nu möjligen skulle kunna få sin upplösning 1975. Det är väl riktigt att frågan aktualiserades första gången för tio år sedan, men sedan har ju riksdagen i samband med motioner i det här ärendet åtskilliga gånger avvisat just de önskemål som interpellanten framför.

Det var i maj 1970 som regeringen tillsatte utredningen, och på en punkt menar jag att det fanns anledning att göra den utredningen. Det måste ju vara önskvärt ur alla synpunkter att de uppgifter som företagen åläggs att lämna inte onödigtvis inkräktar på deras många gånger trånga arbetsmöjligheter och vållar dem kostnader. Därför var det intressant och angeläget att göra en översyn för att se om man kunde rationalisera det uppgiftslämnande som i allt väsentligt har andra motiv än det man syftar på när man talar om företagens skyldighet att redovisa skatteuppbörd. Det förs ju ständigt fram nya önskemål, framför allt från den här kammaren, om utredningar i det eller det avseendet, och alla dessa utredningar brukar mynna ut i att man vill ha ett statistiskt underlag för sina slutsatser. Statistiska centralbyrån tvingas alltså oerhört många gånger som en direkt följd av beställningar från riksdagen – där herr Eriksson i Arvika har varit en av dem som gärna lagt in beställningar – att göra en hel del förfrågningar hos företagen som naturligtvis kan vara besvärande för dem. Vi är emellertid på den här punkten ense om att man inte skall belasta företagen över hövan och att i den mån man kan rationalisera de här uppgifterna skall man göra det. Detta om detta.

En annan sak är företagens skyldighet att vara något slags uppbördsmän för staten i fråga om löntagarnas skatt – det gäller både direkt skatt och mervärdesskatt – och fullgöra det arbetet utan ersättning. Jag har

diskuterat de frågorna här i kammaren inte bara i tio år utan, tror jag, i 20 år och varje gång haft samma uppfattning, nämligen att det arbetet får kompenseras via de räntevinster företagaren gör när han omhänderhar de anställdas medel i ett par månader utan någon egen räntekostnad. Jag har också kommit till den slutsatsen att om man skulle börja arvodera företagarna för deras arbete med skatteuppbörd och samtidigt belasta dem med räntekostnader för den tid de behåller de löneanställdas pengar, så skulle företagarna nog förlora på den kuppen.

Senast 1973 har dessa frågor motionsvis förts fram till skatteutskottet, som i ganska klara verba har avvisat tankegångarna. Därför är det senare avsnittet i mitt svar att tolka på det sättet att jag i den frågan har en helt annan uppfattning än interpellanten. Jag kan alltså inte tänka mig att företagarna får en specifik ersättning för sitt omhänderhavande av skatteuppbörden.

Herr HOVHAMMAR (m):

Herr talman! Frågan om ersättning till företagen för uppgiftslämnande är, som herr Eriksson i Arvika nyss sade, ingen ny fråga. Jag vill erinra om att det till årets riksdag har väckts många motioner som tagit upp ärendet om åtgärder för att förenkla och underlätta företagens uppgifts- och uppbördsskyldigheter. Därvid har även frågan om ersättning till företagen för dessa prestationer ånyo aktualiserats.

Herr Sträng sade nyss att denna fråga har varit uppe både 10 och 20 år, och det är möjligt. Men frågan är i dag minst lika aktuell som tidigare, vilket jag ofta får belägg för när jag träffar företagare runt om i landet.

I flera av dessa motioner har också ersättningsfrågan kopplats samman med frågan om möjligheterna att via en prissättning av uppgiftsinsamlandet m. m. få underlag för en selektiv styrning av medelstilldelningen till myndigheter genom viss kostnadsprövning av en del rutiner.

Ett ersättnings- och prissättningssystem borde därför kunna utformas så – det är många ense om – att det gav företagen en rättvis kompensation för uppgiftslämnande och uppbördsarbete efter arbetsinsats. Samtidigt skulle de anslagsbeviljande organen kunna erhålla effektiva men enkla hjälpmedel för en styrning av förvaltningen i syfte att begränsa uppgiftskraven på företagen och starkt prioritera de viktigare uppgiftskraven. En ersättning för arbetsinsatser som uppgiftsplikten påfordrar tror jag alldeles säkert skulle öka företagets motivation att bistå förvaltningen med statistikuppgifter och även med uppbörd.

Speciellt de mindre och medelstora företagen är i direkt behov av *en rejäl* kompensation för sina relativt sett stora arbetsinsatser. Här kan kostnadsersättningen även bli ett bidrag till att skapa resurser internt eller för att anlita externa tjänster för att klara dessa åligganden som många gånger är mycket komplicerade. Alla som har suttit och plitat med de här blanketterna vet att det inte alltid är så särskilt lätt att klara av detta arbete, om man nu skall ägna det tillbörlig uppmärksamhet, vilket jag förutsätter att man gör.

Tisdagen den
26 november 1974

*Ang. företagens
skyldighet att lämna
uppgifter till statliga
myndigheter*

Sett ur myndigheternas synvinkel skulle alltså ersättningar till uppgiftslämnarna uppfattas som kostnadsrestriktioner och därigenom också framtvunga kostnadsprövningar på skilda beslutsnivåer. Det har sagts flera gånger, och jag tror att det är riktigt. Härigenom skulle man också kunna framtvunga en viss bortrationalisering av många onödiga uppgiftskrav och nedskärning av kraven i fråga om både omfattning och frekvens. Det är väl många som har den uppfattningen att en hel del av dessa uppgifter som man skall fylla i är ganska onödiga ibland. Därför behövs det en viss nedskärning.

Om betalningarna för detta uppgiftslämnande vidare kunde avvägas så att de blir direkt avhängiga av de arbetsinsatser som fordras av företagen, skulle myndigheterna genom detta prissättningsystem också ledas att ägna uppgiftslämnandet och dess problem en praktisk omtanke, vilket jag tror vore värdefullt. Detta kunde även resultera i klart positiva yttringar från företagets sida.

Jag skulle också vilja säga, i direkt anslutning till vad finansministern här har konstaterat angående den compensation som erhålles, att de räntevinster som företagen gör vid skatteuppbörden svarar bara till mycket liten del mot det myckna arbete som särskilt småföretagarna får utföra – precis som herr Eriksson i Arvika mycket riktigt nämnde – på icke arbetstid, på kvällar och sena nätter. Skall man klara av över 700 krav från olika myndigheter tar det alltför lång tid, en tid som bort användas till nyttigare ting i produktionen. Jag tror det är väldigt viktigt att man gör detta konstaterande. Det får man för övrigt alltid bekräftat när man är ute och talar med småföretagare, vilket jag har möjlighet att göra ganska ofta.

Herr talman! Efter detta skulle jag helt enkelt vilja säga att finansministern borde ge tilläggsdirektiv till utredningen om företagens uppgiftsplikt med den innebörden att utredningen även skall få behandla frågan om ekonomisk ersättning till företagen för uppgiftslämnande till offentliga myndigheter samt för medverkan i uppbörd av skattemedel.

Herr ERIKSSON i Arvika (fp):

Herr talman! Jag antydde i mitt förra anförande att min andra fråga i interpellationen till finansministern innebar ersättning för uppgiftslämnande och skatteuppbörd, och jag noterade att finansministern nu i sitt anförande på nytt lade tyngdpunkten vid att det är just skatteuppbörden som han är ovillig att ge ersättning för. Jag ställer då den direkta frågan: Är vi överens om att frågan om den stora arbetsbörda, som förorsakas av uppgiftsskyldighet som inte har med mervärdeskatt eller skatteuppbörd att göra, bör utredas genom att utredningen får tilläggsdirektiv?

Herr Sträng ville tala om för mig att det här inte är något tioårigt drama – det har diskuterats långt tidigare. Ja, det är riktigt. I det utlåtande från allmänna beredningsutskottet år 1965, som jag tidigare åberopat, står det också fullt korrekt redovisat att det har väckts motioner år efter år. Men varför valde jag just detta utlåtande? Jo, det var vid avgivandet

av det utlåtandet som utskottet beställde en utredning och riksdagen antog utskottets förslag. Det dröjde, sade jag, fyra och ett halvt år innan finansministern tillsatte utredningen, och man kan till våren fira tioårsjubileet av riksdagsbeställningen med att leverera slutbetänkandet.

Det var mot den bakgrunden jag tog detta som utgångsläge, och jag hoppas verkligen att utredningsbetänkandet nu kommer. Det vore mycket värdefullt om herr Sträng gav besked om huruvida han är villig att ge tilläggsdirektiv när det gäller ersättning för det digra uppgiftslämnande som åvilar företagarna.

Herr finansministern STRÄNG:

Herr talman! Självfallet skall herr Eriksson i Arvika få det beskedet – jag trodde det framgick av mitt förra inlägg.

Men jag skall ta någon minut i anspråk för att citera ett betänkande från skatteutskottet som är så färskt som från år 1973 och som vunnit enhällig anslutning så när som på en reservation av herr Magnusson i Borås och herr Söderström, dvs. de båda moderaterna i skatteutskottet. Jag utgår från att kammarens votum följde utskottets upplinjerung när den här frågan sedermera avgjordes.

I detta skatteutskottets betänkande sägs det att "de räntevinster som företagen gör genom rätten att disponera löntagarnas skatt från avlöningstillfället fram till inbetalningsdagen motsvarar betydande belopp". Utskottet förutsätter att motionärerna inte är ovetande om detta förhållande och säger att det är en tillräcklig ersättning för uppboriden av skatten. Utskottet refererar alltså här de diskussioner som tidigare förts.

Därefter kommer utskottet in på frågan huruvida det skall utgå ersättning för mervärdskatteuppboriden men avstyrker förslaget härom. Utskottet går emellertid så långt att man säger att den föreslagna tidsfristen för inbetalning av skatten – den hade föreslagits till 18 dagar – borde utsträckas till 35 dagar. Därmed förlängdes alltså den tid som företagen fick hålla räntefria pengar. Och med detta ansåg utskottet all rättfärdighet uppfylld.

Avslutningsvis kommer utskottet sedan fram till frågan huruvida det skall utgå ersättning för uppgiftslämnande som inte har med själva skatteuppboriden att göra. Där säger utskottet: "Det kan enligt skatteutskottets mening inte anses motiverat att konstruera någon form av ersättning till företagen för uppgifter som erfordras för samhällsplaneringen. Dessa uppgifter begärs med hänsyn till samhällets behov och tjänar alltså i lika hög grad den enskilda som den offentliga sektorns intressen." Uppgifterna gagnar sålunda hela samhället, dvs. både företagare och anställda.

Det var ett klart besked, som gavs så sent som 1973. Att utredningen sedan tillsattes 1970 var, som jag sade i mitt förra inlägg, en följd av att det finns ett allmänt intresse av att inte i onödan betunga företagen. Om man kan rationalisera själva uppgiftslämnandet, så är det en fråga som är värd att pröva, och det är den saken som utredningen har i uppdrag att undersöka.

Tisdagen den
26 november 1974

*Om ökad anbuds-
konkurrens vid
bohagstransporter
för statstjänstemän*

Herr ERIKSSON i Arvika (fp):

Herr talman! Låt mig återkomma till frågan om förenklingen. Jag glömde den saken i mitt förra inlägg.

Jag noterar med tillfredsställelse att finansministern och jag – och jag tror hela kammaren – är ense om att det är värdefullt om man kan förenkla förfarandet och samtidigt kan ta in de uppgifter som behövs för olika ändamål. Därigenom kan man åtminstone lätta arbetsbördan för speciellt de små och medelstora företagen. Den saken har finansministern också understrukit flera gånger, och det är en behållning av denna debatt.

Jag har nu fått det klara beskedet att finansministern inte kommer att utfärda tilläggsdirektiv, men jag hoppas att vi ändå får slutbetänkandet så snart som finansministern har gett löfte om i sitt svar. Tio år för att utreda någonting som innebär så mycket besvär för en stor grupp samhällsmedborgare bedömer jag vara i längsta laget.

Herr finansministern STRÄNG:

Herr talman! Herr Eriksson i Arvika sade själv i ett tidigare inlägg att för tio år sedan var detta en relativt liten fråga, som man kunde nonchalera, men den har blivit större och större med åren. Det var väl just detta enkla faktum som var anledningen till att det dröjde en tid med tillsättandet av utredningen. Jag menade att det ju i verkligheten borde finnas ett motiv för att angripa problemet, och det fanns knappast för tio år sedan. Men det fanns 1970.

Herr ERIKSSON i Arvika (fp):

Herr talman! Riksdagen bedömde frågan så 1965 att det fanns motiv för att tillsätta utredningen och gjorde alltså en annan bedömning än finansministern.

Överläggningen var härmed slutad.

§ 5 Om ökad anbudskonkurrens vid bohagstransporter för statstjänstemän

Herr finansministern STRÄNG erhöll ordet för att besvara herr *Hovhammars* (m) den 29 oktober framställda interpellation, nr 139, och anförde:

Herr talman! Herr Hovhammar har frågat mig vilka åtgärder jag ämnar vidta för att öka anbudskonkurrensen vid för statstjänstemän kostnadsfria bohagstransporter.

I slutet av förra året slöts mellan staten och Freys express AB ett avtal, i vilket företaget åtog sig att enligt en viss fastställd taxa ombesörja samtliga bohagstransporter för vilka rätt till kostnadsfri transport föreligger enligt gällande avtal mellan staten och personalorganisationerna.

*Om ökad anbuds-
konkurrens vid
bohagstransporter
för statstjänstemän*

Avtalet med bolaget kom till stånd efter förslag av riksrevisionsverket, som gjort en undersökning av de statligt finansierade bohagsflyttningarna och kommit fram till att kostnadsbesparingar skulle kunna göras med en sådan centraliserad upphandling. Det aktuella företaget var det enda som hade den rikstäckning som krävdes för att kunna åta sig samtliga statliga bohagstransporter. Dessa torde för övrigt omfatta endast ca 5 procent av hela marknaden för bohagsflyttningar.

Upphandlingen i det aktuella fallet är närmast att jämföra med s. k. avropsavtal, en avtalsform där staten söker ta till vara sina intressen som en stor upphandlare i syfte att uppnå kostnadsbesparingar.

Syftet med nu gällande ordning för bohagsflyttningar är tvåfaldigt: dels att göra det enklare för de enskilda tjänstemännen och för de statliga myndigheterna att hantera flyttningsärenden, dels att åstadkomma kostnadsbesparingar för statsverket.

Nu gällande ordning är emellertid att se som en försöksverksamhet. Avtalet med Freys express AB är därför tidsbegränsat och löper ut den 31 december 1975 med sex månaders uppsägningstid. Enligt vad jag har erfarit avser riksrevisionsverket att under våren göra en kartläggning av erfarenheterna med det nya systemet. Jag avser att längre fram uppdraga åt verket att säga upp avtalet så att möjlighet ges att ompröva systemet. Oavsett vilket upphandlingssätt som därefter kommer att väljas kan jag försäkra interpellanten att staten kommer att söka ta till vara de möjligheter till konkurrens som marknaden kan erbjuda.

Herr HOVHAMMAR (m):

Herr talman! Jag ber att få tacka finansministern för svaret, som jag betraktar som synnerligen positivt. Jag tycker att en kartläggning av erfarenheterna av det s. k. nya systemet verkligen är av nöden. Av de två skäl som herr Sträng åberopar som sakskäl för den nuvarande ordningen är det åtminstone ett som förefaller vara en felbedömning från regeringens sida, nämligen skälet att åstadkomma kostnadsbesparingar för statsverket. För att något belysa konkurrenskraften hos det statliga monopolföretaget Freys express i förhållande till andra företag vill jag här helt kort nämna några aktuella siffror.

Freys utför självt bara 8 procent av flyttningarna, och företaget tar 15 procent i förmedlingsavgift för de övriga. Det är alltså en ganska hyfsad marginal för det arbetet. Under första kvartalet i år genomförde Freys i egen regi ett tjugotal flyttningar av ett totalt antal av 248. De övriga flyttningarna genomfördes av 25–30 åkerier, som Freys tecknat avtal med. Dessa har därmed utfört transporter under exakt samma villkor som stadgas i avtalet mellan Freys och riksrevisionsverket och till ett pris som ligger 15 procent under avtalet.

De bohagsflyttningar som gått genom statens transportkontor, STK, under perioden den 1 januari till den 9 juli 1973 uppgick enligt de uppgifter jag har inhämtat till totalt 123. Freys fick offertförfrågan i samtliga fall utom ett. Endast i 26 av fallen har Freys över huvud taget lämnat in

Tisdagen den
26 november 1974

*Om ökad anbuds-
konkurrens vid
bohagstransporter
för statstjänstemän*

något anbud. Av dessa anbud erhöll företaget totalt 7 flyttningar. Freys anbud var det högsta av inkomna anbud i 43 procent av fallen. Jag tycker att detta säger en del om detta företags dåliga konkurrenskraft. Denna statistik visar alltså att Freys hade mycket svårt att konkurrera med övriga företag i branschen innan företaget fick monopol på bohagsflyttningarna.

Slutsatsen av detta resonemang och av de fakta jag här har redovisat är självfallet att ett monopol *alltid* blir dyrare för kunden, i detta fall sist men inte minst för skattebetalarna. Freys express är en rejält fördyrande faktor – det är en sak som man måste ta med i bilden.

Finansministern framhåller i sitt svar att riksrevisionsverket skall göra en kartläggning av erfarenheterna med det nya systemet. Jag tycker detta bevisar hur felaktigt Kungl. Maj:ts beslut att utse riksrevisionsverket som avtalslutande part för statens räkning var. Följden blir nämligen den, om man ser på detta rent praktiskt, att den myndighet som i vanliga fall har att granska statliga myndigheters verksamhet i ekonomiskt hänseende nu skall granska sitt eget avtal.

Det är en ganska unik situation – det måste jag nog som företagare säga. Jag skulle därför vilja fråga finansministern, om det kan vara riktigt att den myndighet som skall övervaka upphandlingen själv sköter denna upphandling.

Herr finansministern STRÄNG:

Det avgörande, herr talman, är att jag i svaret säger att det är min avsikt att anmoda riksrevisionsverket att säga upp avtalet. Då blir det fritt fram för en ny och helt förutsättningslös prövning.

Herr HOVHAMMAR (m):

Herr talman! Jag konstaterar ännu en gång att herr Sträng har insett att den nuvarande situationen inte är särskilt lyckad och att han därför vill komma fram till en annan tingens ordning. Jag tycker det är ett bra besked i och för sig.

Finansministern framför i sitt svar att avtalet kommer att sägas upp. Vad innebär i realiteten uttrycket "längre fram"? När när kommer denna uppsägning att ske?

Herr finansministern STRÄNG:

Herr talman! Avtalet gäller under 1975 med sex månaders uppsägningstid. Den logiska slutsatsen – som kanske t. o. m. herr Hovhammar själv har kunnat dra – är alltså den, att skall man säga upp avtalet, får man göra det sex månader före utlöpningsstiden.

Herr HOVHAMMAR (m):

Herr talman! Jag tackar jämväl för det beskedet.

Låt mig, herr talman, allra sist påpeka att det i avtalet mellan riksrevisionsverket och Freys Express finns en fast prislista, som gäller vid

bohagstransporter för statliga och vissa andra tjänstemän. Taxor av samma typ kritiserats hårt av näringsfrihetsombudsmannen, och jag tror att finansministern känner väl till att det finns ett ärende som rör Sveriges Möbeltransportörens förbunds sätt att tillämpa normaltaxa för bohagstransporter, vilket just ligger hos marknadsdomstolen.

Den typ av avtal, som regering och riksdag finner olämplig från konsument- och konkurrenssynpunkt för övriga i samhället, använder sig alltså regeringen i det här fallet själv av. Det är ett egendomligt förhållande, som behöver rättas till.

Avslutningsvis skulle jag, herr talman, vilja slå fast att herr finansministern bör uppdra åt riksrevisionsverket att snarast uppsäga avtalet med Freys, så att den fria konkurrensen åter kan göra sig gällande. Jag tror att den fria konkurrensen gagnar både myndigheterna och skattebetalarna.

Än en gång som sagt: Tack för ett positivt och konkret besked!

Herr finansministern STRÄNG:

Herr talman! Jag slutar mitt svar med att säga att det är statens avsikt att ta till vara de möjligheter som konkurrensen på det här området erbjuder. Detta är en klar och alldeles odisputabel deklaration. Jag kan meddela att avtalet utformades från de utgångspunkterna, att om man anvisade *en* beställare skulle man därmed också kunna göra ett i ekonomiskt avseende fördelaktigt avtal. Jag kan dock säga att jag nu personligen har blivit tveksam, huruvida detta varit fallet och att det är med anledning därav som jag har svarat herr Hovhammar att avtalet kommer att sägas upp och att denna ordning för upphandlingen kommer att omprövas.

Överläggningen var härmed slutad.

§ 6 Om vidgad rätt att lösa in checkar på postkontor

Herr kommunikationsministern NORLING erhöll ordet för att besvara herr Jonassons (c) i kammarens protokoll för den 13 november intagna fråga, nr 340, och anförde:

Herr talman! Herr Jonasson har frågat mig om jag är beredd att medverka till att infösning av checkar kan ske på postkontoren i samma omfattning som på bankkontor.

Huvudsyftet med samgåendet mellan postbanken och Sveriges Kreditbank var att genom en enda statlig bank nå största möjliga effektivitet på den allmänna kreditmarknaden. Den nya bankens (PK-banken) kunder skulle vidare få möjlighet att använda postanstalterna för insättningar och uttag, dvs. att utnyttja den lokala service som tidigare tillhandahållits postbankens kunder.

Härutöver förutsattes vid samgåendet, att postverket skulle kunna åta-

Tisdagen den
26 november 1974

*Om bibehållande
av Bromma
flygplats*

ga sig serviceavgifter för även andra än PK-banken. Exempel härpå är mottagande, kvittering och överföring av sparmedel på räntebärande räkning samt bokföring av sådana transaktioner.

Sedan beslut fattats om bildandet av PK-banken, har framställningar om förhandlingar inkommit till postverket från bl. a. Svenska bankförbundet, Svenska sparbanksföreningen samt Sveriges jordbrukskassaförbund. Dessa vill låta postanstalterna ombesörja uttag på bankbokskonton men även kontantinlösen av checkar.

Mot bakgrund av att postpersonalen redan är förtrogen med bankbokstransaktioner har postverket snabbt kunnat träffa en uppgörelse med bankernas organisationer om att uttag på bankbokskonto får ske på postanstalterna. Uppgåelsen gäller från den 1 september 1974 och avser en ettårig försöksverksamhet.

Frågan om en allmän kontantinlösen av checkar har dock postverket funnit nödvändig att utreda särskilt. Det gäller härvidlag bl. a. att klargöra konsekvenserna för verket, dess personal och för det långsiktiga samarbetet mellan postverket och PK-banken. Postverket räknar med att beslut kan fattas i frågan först ett stycke in på nästa år.

Av vad jag sålunda anfört framgår att den av herr Jonasson berörda frågan för närvarande övervägs inom postverket.

Herr JONASSON (c):

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

Posten har ju blivit bank – PK-banken – och har därmed fått ökade rättigheter men givetvis också ökade skyldigheter. Den bör klara servicen, och kommunikationsministern pekar på att uppgörelse har träffats med bankernas organisationer om viss service. Statliga löneutbetalningar gjordes redan 1965 via Kreditbanken. Då var det i många fall andra som fick svara för servicen. Efter sammanläggningen bör postkontoren klara denna service.

De bör även kunna lösa in checkar. Den frågan skall emellertid, säger kommunikationsministern, utredas särskilt. Eftersom ett besked kan väntas inom en så nära framtid som i början av nästa år får vi väl ge oss till tåls till dess, men jag vill ändå uttala det önskemålet att beskedet blir positivt.

Överläggningen var härmed slutad.

§ 7 Om bibehållande av Bromma flygplats

Herr kommunikationsministern NORLING erhöll ordet för att besvara herr Jonassons (c) den 16 oktober framställda interpellation, nr 113, och anförde:

Herr talman! Herr Jonasson har frågat mig om jag – bl. a. mot bakgrund

*Om bibehållande
av Bromma
flygplats*

av synpunkter som framkommit vid remissbehandlingen av ULF:s förslag – är beredd att allvarligt överväga möjligheterna att bibehålla inrikesflyget på Bromma.

Regeringen har i juni 1972 fattat principbeslut att Bromma flygplats skall läggas ner. Detta var utgångspunkten för ULF-utredningen, som haft att överväga frågan om en alternativ flygplats för inrikesflyget i Stockholmsregionen. Regeringens beslut att lägga ner Bromma flygplats ligger fast.

Herr JONASSON (c):

Herr talman! Jag ber att få tacka kommunikationsministern för att han har svarat på interpellationen – jag behöver väl inte säga att jag inte är nöjd med svarets innehåll.

Det behövs en spridning av näringsliv och bebyggelse över hela landet för att vi skall kunna tillvarata våra naturtillgångar. Även från trivsel- och miljösynpunkt är det bra med ett decentraliserat näringsliv. Men för att vi skall kunna ha ett sådant är det absolut nödvändigt med snabba och goda förbindelser åt olika håll.

Även om järnvägsnätet bör utgöra basen för kommunikationerna, måste detta kompletteras med flyg för resor då speciell snabbhet erfordras.

Låt mig nämna ett exempel. En tågresor mellan Karlstad och Stockholm tar nu mellan 3,5 och 4 timmar, men man reser då från centrum till centrum. Flyget på samma sträcka tar knappt 1 timme, men härtill kommer tiden för resan ut till flygplatsen och in till centrum efter framkomsten. Trots detta vinner man ett par timmar genom att flyga.

Om inrikesflyget skall kunna fylla sin uppgift, måste flygplatsen i Stockholm ligga så centralt som möjligt. Eljest uppstår för stora tidsförluster, och man får inte den nödvändiga servicen. Bromma har fungerat rätt bra i det här avseendet.

I Värmland ser vi en fara i att vi förlorar den centralt belägna flygplatsen i Stockholm, dvs. Bromma. Jag förmodar att man har samma inställning i andra län.

Utredningen angående utlokalisering av flygverksamheten i Stockholmsområdet har utgått ifrån att all flygverksamhet vid Bromma skall upphöra. Utredningen har framlagt förslag till två alternativa lösningar – dels Arlanda, dels Tullinge/Getaren. Utredningen förordar det sistnämnda alternativet.

Skulle verksamheten vid Bromma läggas ned och ersättas med alternativet Tullinge/Getaren, blir det en försämring i form av tidsförluster för flygresenärerna till Stockholm.

Vad som förvånat oss är att möjligheten att bevara flygverksamheten på Bromma inte alls blivit föremål för utredning. Detta har också många remissinstanser pekat på. TCO, Svenska kommunförbundet och många länsstyrelser har framhållit angelägenheten av att Bromma flygplats bibehålls. Vi som är i behov av snabba flygförbindelser till Stockholm måste instämma i detta.

*Om bibehållande
av Bromma
flygplats*

Den främsta anledningen till utlokaliseringen från Bromma har väl varit bullerstörningarna. Att bullerstörningarna åstadkommit stor irritation kan man förstå. För den befolkning som bor närmast flygfältet måste bullret vara störande, och vi skall på allt sätt försöka komma till rätta med miljöproblemen. Men man frågar sig om det i detta läge inte hade varit möjligt att angripa problemet genom att försöka eliminera bullerstörningarna från Bromma och på så sätt behålla flygplatsen.

Sportflyg, skolflyg och provflyg skulle väl ha kunnat förläggas till någon annan ort. Med hänsyn till de enorma tekniska framstegen borde det också vara möjligt att få fram mer tystgående plan. SAAB-Scania har gjort en utvärdering av flygbullerstörningarna på Bromma och av hur dessa kan förväntas ändras på grund av trafiktillväxten och den tekniska utvecklingen när det gäller flygplan och motorer. Jag skall inte gå in på dessa tekniska detaljer, men SAAB-Scania:s arbete i detta avseende visar att den tekniska utvecklingen medfört att flygets bullerproblem kan bemästras rätt långt. Det kan ske på olika sätt.

Att flytta en flygplats tar tid – det vet vi. Kanske går det lika snabbt – kanske snabbare – att eliminera bullerstörningarna på Bromma.

Mycket har hänt sedan denna utredning fick sina direktiv. Länsstyrelsen i Stockholm vill också ha en ny, förutsättningslös utredning, och jag är därför förvånad över att kommunikationsministern gett ett så kategoriskt svar. Han säger att regeringen i juni 1972 fattade ett principbeslut om nedläggning av Bromma flygplats och att detta beslut ligger fast.

Herr talman! Nu tillverkas tystare och tystare motorer, äldre motorer kan få bättre ljuddämpare och även andra möjligheter att minska bullerstörningarna har framkommit. Att lägga ned Bromma flygplats skulle vara ett misstag och en serviceförsämring. Om jag inte är felunderrättad önskar de flesta av jobbarna på Bromma att få ha kvar flygplatsen där. Det är tunga skäl som talar för ett bibehållande. Remissinstansernas synpunkter borde också vara en orsak till omprövning. Det som hänt på den tekniska sidan och de synpunkter som kommit fram genom bl. a. Saab-SCANIA:s utredning skulle kunna vara orsak till omprövning, eller hur, herr kommunikationsminister?

Efter behandlingen av en motion av herr Lothigius m. fl. har trafikutskottet i år uttalat – även om man inte direkt tagit ställning för Bromma – att Bromma flygplats skulle vara kvar i diskussionen som ett alternativ vid den slutliga bedömningen av flygplatsfrågan. Riksdagen hade inte något att erinra mot utskottets uttalande. Är inte heller detta något att ta hänsyn till vid den fortsatta behandlingen? På detta skulle jag gärna vilja ha ett svar av kommunikationsministern.

Herr SCHÖTT (m):

Herr talman! Kommunikationsminister Norling har varit föremål för en mängd uppvaktningar under sin tid i kanslihuset. Många av dem har gällt Bromma flygplats. Det vore orimligt att begära att han skulle minnas dem alla. Men jag är övertygad om att kommunikationsministern

*Om bibehållande
av Bromma
flygplats*

inte kan ha glömt en uppvaktning hos honom som ägde rum för ett par år sedan och som leddes av landshövdingen i Blekinge län, Ture Andersson, och där bl. a. även landshövdingarna i Kalmar, Gotlands, Värmlands och Västerbottens län jämte representanter för en rad flygkommittéer från hela riket deltog. Man ville den gången stödja en framställning från Linjeflyg att på Bromma få sätta in en jetplanstyp, men hela uppvaktningen gick främst ut på att slå vakt om Bromma flygplats.

Från alla håll underströks vilken oerhörd tillgång Bromma flygplats är för hela vårt land på grund av sitt centrala läge. Bromma ligger 9 kilometer från Stockholms centrum, Arlanda 41 kilometer. Tidsavståndet till Bromma beräknas uppgå till 23 minuter, till Arlanda 67 minuter. Det framhölls den gången att frågan om Bromma flygplats inte är någon exklusiv Storstockholmsfråga utan en riksangelägenhet.

Så till ULF, utredningen för lokalisering av flygverksamheten i Stockholmsområdet. Som det framhållits från många håll är det ytterligt olyckligt att direktiven för denna utredning var så begränsade att man där icke fick ta med alternativet bibehållande av Bromma flygplats. Det har kraftigt understrukits också av föregående talare. I många yttranden över utredningen har man med rätta framhållit det orimliga i att avgöra huvudstadens flygplatsfråga utan att undersöka även detta alternativ.

Hur stora är egentligen olägenheterna av att flyget på Bromma får vara kvar? Vilka åtgärder kan vidtas för att minska bullerbesvären där genom att t. ex. förbättra ljudisoleringen av vissa fastigheter och övergå till mindre bullersamma flygplanstyper? Den tekniska utvecklingen utlovar härvidlag stora framsteg. När det gäller miljösynpunkten bör det väl också klargöras vad som händer på Bromma om flyget försvinner. Vilken användning får området då, vilken bebyggelse, vilka trafikleder och vilken miljö kommer det att bli där? Även brommabor ställer sig med oro den frågan.

Om nu miljö- och bullerstörningarna är så stora, men skulle försvinna när flyget flyttats från Bromma, vart tar de då vägen? På den nya flygplats som skulle skapas är de lika ovälkomna. Allmänt synes man vara på det klara med att Arlanda inte duger som alternativ till Bromma, dels ligger Arlanda för långt från Stockholms centrum, dels behövs Arlanda helt för annan trafik än vårt reguljära inrikesflyg.

Vilken kapitalförstöring innebär det att slopa Bromma flygplats och i stället bygga en ny? Hur går det med sysselsättningen för de ca 3 500 personer som för närvarande har sitt arbete på Bromma flygplats? Ja, frågorna är många.

För mig faller det sig naturligt att erinra om att ett slopande av Bromma flygplats skulle få olyckliga följder även för många flygplatser ute i landet och deras för närvarande goda trafik. Det har nämnts för mig så sent som i dag att för Kalmars del får man beräkna en nedgång av flygresorna med ca 30 procent. Även för Gotland befaras en förflyttning av flyget från Bromma få svåra konsekvenser. Liknande farhågor hyser man runt om i vårt land. Det råder inget som helst tvivel om att opinionen i

Tisdagen den
26 november 1974

*Om bibehållande
av Bromma
flygplats*

hela landet utanför Stockholm entydigt är för ett bibehållande av flygtrafiken på Bromma. Att under sådana förhållanden avvisa önskemålen om en förnyad utredning av Stockholms flygplatsfråga, omfattande jämväl alternativet att bibehålla Bromma flygplats, borde inte få ske.

Herr talman! Jag återkommer till den uppvaktning för herr statsrådet Norling som jag nämnde inledningsvis. Jag har inte varit med om någon uppvaktning som mötts av sådan välvilja och förståelse från ett statsråds sida. Svaret i dag är därför för mig desto mer överraskande – ja, närmast chockande.

Jag vill till slut på det enträgnaste vädja till kommunikationsministern att snarast ta hela den här frågan under förnyat övervägande, att ta initiativ till en ny förutsättningslös utredning av huvudstadens flygplatsfråga.

Herr LOTHIGIUS (m):

Herr talman! Med anledning av att jag tidigare väckt en motion i det här ärendet tar jag mig friheten att delta i denna debatt.

Jag är, i likhet med herr Schött, också litet chockad. Det är egentligen ganska fantastiskt att kommunikationsministern i dag inte är något mjukare i sitt svar. Vad kommer att hända om landets alla kommuner – så gott som alla kommuner – uppvaktar kommunikationsministern i den här frågan? Varför kan han inte säga, att man skall vänta med nedläggningen av Bromma flygplats till dess att transportproblemen mellan Arlanda och centrum har lösts på ett bättre sätt? Det finns en ny teknik som gör det möjligt att lösa transportproblemen så att det inte tar längre tid att fara mellan Arlanda och centrum än mellan Bromma och centrum. En sådan lösning är också miljömässigt mycket tilltalande – jag tänker t. ex. på svävertåg.

Varför stå fast vid tidpunkten? Eller ger svaret ändå underlag för att uppskjuta Brommas nedläggande till efter 1978? Det vore intressant att få ett besked på den punkten. Skulle det vara så har vi i alla fall gått varandra en bit till mötes, och då kan frågan vara öppen för diskussion.

Herr kommunikationsministern NORLING:

Herr talman! Jag måste göra herr Lothigius ledsen genom att säga att han nog har läst in för mycket i mitt svar om han där tyckt sig finna någon tanke från regeringen på att uppskjuta nedläggningen av Bromma flygplats. Det kan jag säga och ändå se vänlig ut, ungefär som jag gjorde när herr Schött var hos mig med en delegation. Såg jag alltför vänlig ut den gången, tycker jag inte att det bör läggas mig till last. Jag brukar försöka att se vänlig ut vid alla uppvaktningar. Har det bara det goda med sig att vi kan skiljas och mötas som vänner tror jag herr Schött och jag är helt överens på den punkten. Men, herr Lothigius, det finns ingenting i mitt svar som pekar mot att vi skulle dröja med nedläggandet av Bromma.

Frågan om Bromma har varit och är kolossalt intressant, och det är

*Om bibehållande
av Bromma
flygplats*

väl därför den debatteras så mycket. Vad är det egentligen frågan gäller? Vi har alla, beroende på var vi bor, motstridande intressen när det gäller frågan om lokalisering av en flygplats. Det är ganska naturligt, och det kan ingen klandras för. Det är alltså inte att förvåna sig över att lokaliseringsfrågorna när det gäller flygplatser växer till stora debattfrågor.

I vårt land och i andra länder kräver man i dag ett tätt nät av flygplatser med omfattande reguljär trafik. Man kräver att flygplatserna skall ligga nära huvudorternas centra. Flygplan och marktransporter skall vara snabba, säkra, billiga och helst också bekväma. Flygplatser, tillfartsvägar och flygplan skall vara så anpassade att miljön inte störs. Kommunernas och regionernas bebyggelsutveckling får inte hindras eller störas. Det är självklart att alla dessa krav inte kan gå ihop. Om alla krav på en möjlig bebyggelsutveckling och god miljö tillgodoses råkar vi mycket snart i ett läge som allvarligt kommer att äventyra hela utvecklingen av inrikesflyget. Vad jag vill säga med detta, herr talman, är bara att vi måste göra rimliga uppoffringar om vi skall komma i åtnjutande av de betydande fördelar som ligger i ett utvecklat och effektivt inrikesflyg.

Om man vill bygga ut en flygplats skall man givetvis i varje särskilt fall se till att göra en övergripande värdering av alla faktorer. En sådan värdering skall vara så realistisk som det över huvud taget är möjligt. Alla möjliga hänsyn skall tas åt alla håll. Men det är också viktigt att flygplatser får fungera driftsmässigt och effektivt.

I debatten om Bromma har man under senare tid antingen glömt bort eller varit omedveten om förhistorien till regeringens beslut 1972. Man får ibland ett intryck av att regeringen före semestrarna i mitten av 1972 helt plötsligt och utan något förarbete tog detta beslut. Det var ju inte så. På herr Lothigius frågar vad som händer om kommunikationsministern får uppvaktningar om Bromma från alla landets kommuner, vill jag försäkra honom och övriga debattörer att jag före beslutet 1972 hade inte bara en utan många uppvaktningar av landets största kommun, nämligen Stockholms kommun. Vad hade då den att anföra före beslutet? Ja, man kom med ett för mina meddebattörer i dag kanske trivialt skäl för nedläggningen av Bromma flygplats, nämligen hänsynen till miljön. Man frågade: Hur länge tänker regeringen låta över hundratusen människor kring Bromma vara utsatta för miljöstörningar som allvarligt skadar dem i deras tillvaro? Tänker regeringen i en tid när alla talar om god miljö för människorna nonchalera problemet med Bromma? Finns det ingen tanke bakom regeringens vackra slogans om bättre miljö, minskat buller osv.? Så illa var det inte, utan regeringen har tagit miljöfrågorna på allvar både tidigare och nu. Därför fattade vi efter moget övervägande det här beslutet, som grundade sig på mycket ingående mätningar av buller och andra negativa miljöfaktorer kring Bromma flygplats.

Dessa undersökningar var inte någonting som skedde över en natt. Vi lät oss inte luras av någon enstaka opinionsbildare som kunde tänkas vara ute i andra syften än de reellt riktiga. Vi kontrollerade och lät göra

Tisdagen den
26 november 1974

*Om bibehållande
av Bromma
flygplats*

seriösa bullermätningar kring flygplatsen. Slutligen kom vi fram till det beslut som togs i mitten av juni 1972. Det fick dessutom bli en kompromiss mellan hälsovårdsförvaltningen i Stockholms kommun och andra intressenter. Det var en svår kompromiss för alla parter, som bl. a. innebar att vi fick Stockholms kommuns och hälsovårdsförvaltnings tillstånd att under en försökstid av tre år introducera en ny flygplanstyp på Bromma, Fokker F-28, som Linjeflyg önskade använda. Vad som nu äger rum på Bromma är alltså ett provisorium, vilket kanske inte har uppmärksamats i den pågående debatten.

Vad är det då som vi skall debattera i dag? Herr Jonasson, herr Schött och herr Lothigius talar sig varma för de bekymmer som kan avlastas dem som reser till och från Stockholm, om man får starta och landa på Bromma i stället för någon annan flygplats här i regionen.

Vad rör det sig om för tidsenheter? Det beror delvis på vilken tid på dagen man är ute och reser. Det kan naturligtvis innebära 10, 15 eller kanske 20 minuters längre restid mellan terminalen och flygplatsen, om Bromma inte får vara kvar. Detta ställer man alltså upp som det vägande motivet för att behålla Bromma flygplats. Inte ett ord nämns om det som händer för de människor som bor kring flygplatsen om den får vara kvar.

Är det någon av herrarna som känner till – man kan inte tro det – att miljö- och hälsovårdsförvaltningen i Stockholms kommun på basis av de resultat man fått fram vid bullermätningarna på Bromma klarat ut att inom den kritiska bullergränsen bor i dag ca 140 000 människor? Enligt de definitioner som tillämpas räknar man med att 20 procent av de människor som finns inom den kritiska bullergränsen är allvarligt störda, med risk för medicinska återverkningar. Vad betyder det? För Brommas del innebär det att i runt tal 30 000 människor är gravt störda av flygbullret. Den siffran kan vem som helst av mina meddebattörer överföra till någon kommun ute i landet. Det har ju sagts i debatten att man skulle kunna lösa in dessa bullerstörda och flytta dem någon annanstans för att därmed kunna behålla Bromma flygplats. Då kan ju mina meddebattörer åka ner till exempelvis Nässjö och säga till alla som bor i den kommunen att nu skall hela Nässjö kommun flyttas härifrån, för här skall vi ha flygverksamhet. Eller ni kan åka upp till Bodens kommun och säga till alla som bor där att de skall lösas in och flyttas någon annanstans för att folk skall tjäna 15 minuter om dagen, eller kanske 15 minuter i veckan, i kortare restid vid flygning. Det är den frågan det gäller.

Vi har alltså att välja mellan att 140 000 människor, varav 30 000 gravt störda, fortsättningsvis skall utsättas för de påfrestningar som flygbullret innebär eller också – jag förmodar att det är avsikten med era frågor – drivas bort från sina bostäder och arbetsplatser. Mot det står kravet att de som flygledes tar sig till eller från Stockholm skall tjäna 15 eller 20 minuter i restid. Det är ingen nedvärdering av vare sig riksdagsmän, affärsmän eller andra. Jag tar gärna med mig själv i resonemanget, men

*Om bibehållande
av Bromma
flygplats*

inte har jag, herrar Jonasson, Schött och Lothigius, svårt att välja mellan dessa två alternativ.

Vart har det tagit vägen med miljöpolitiken för herrarna Jonasson, Schött och Lothigius? För ni liknande resonemang när ni talar om miljöpolitik i era egna regioner? Eller säger ni vackra ord om att man skall vara rädd om människor och bespara dem buller och annat?

Herr Lothigius säger i slutet av sitt anförande att alla i detta land, oavsett var de bor, har samma uppfattning. Det är märkligt.

I flera år har de som flyger till och från Göteborg, Malmö, Luleå och Kiruna använt Arlanda. Det är många personer. Och jag kan försäkra herr Lothigius att jag under mina snart sex år som kommunikationsminister inte har fått ett enda klagomål från dessa människor därför att de måste flyga till och från Arlanda. Hur kan det komma sig?

Herr Lothigius får vara litet försiktig när han talar om hela svenska folket – för såvitt han inte räknar bort göteborgare och malmö-, luleå- och kirunabor.

Herr LOTHIGIUS (m) kort genmäle:

Herr talman! Om vi går tillbaka till protokollet ser vi att det inte var jag som sade att alla i detta land hade samma uppfattning, utan det var någon av mina meddebattanter. Men det spelar mindre roll. Jag delar inte uppfattningen att alla i detta land har samma uppfattning.

Låt oss emellertid gå över till miljön och de strängar som kommunikationsministern så vackert spelar på. Här är det fråga om att göra en avvägning mellan olika miljöintressen. Vad händer t. ex. med Arlanda? Det har sagts mig att man skall bredda vägar och bygga ytterligare filer med nya påkörstramper till Arlanda, vilket tar mark i anspråk och skapar en kolossal trafikintensitet ifrån detta område och in till staden. Vi vet att Märsta har byggts ut trots att beslutet om Arlanda kom i ett tidigt skede. Då var inte några tankar på buller och sådant avgörande. Varför har myndigheterna inte kraftigare bevakat intressena för de människor som bor inom detta område?

Man undrar också varför regeringen inte kan vara flexibel och ompröva sitt ställningstagande om förhållandena har ändrats sedan 1972, om det finns en annan teknik, andra flygplan, och göra en annan värdesättning? Varför kan regeringen inte då på nytt fråga brommaborna: Är bullret så besvärande?

Kommunikationsministern vet också lika bra som jag att en helt annan inställning är på väg inom Stockholm. Länsstyrelsen har exempelvis meddelat att den i viss mån är positiv till ett nytt ställningstagande. Om jag inte är fel dunderrättad pågår det också en stark förändring inom Stockholms läns landsting. Vad beror det på? Jo, på att man så starkt värdesätter behovet av att behålla Bromma. Då skulle kommunikationsministern kunna göra ett tillmötesgående och säga: Ja, vi kan behålla Bromma tills vi har löst kommunikationsproblemen mellan Arlanda och centrala Stockholm.

Tisdagen den
26 november 1974

*Om bibehållande
av Bromma
flygplats*

Herr SCHÖTT (m) kort genmäle:

Herr talman! Jag nämner uppvaktningen igen. Statsrådet såg inte bara vänlig ut, utan statsrådet var också vänlig att kommentera uppvaktningen. Han uttalade att det var en ovanlig och imponerande uppvaktnings-
att den representerade stora delar av vårt land och att han var villig att tillmötesgå de önskemål som vi just då framförde.

Jag vill också uttala min förvåning över att statsrådet i dag förenklar problemet till att det bara skulle vara fråga om några minuters tidsförlust för resenärer som vill ha det bekvämt. Han ställer det mot ett svårt miljöproblem för dem som bor i Bromma. Så enkel är inte frågan.

Statsrådet framhåller att det är svårt att placera nya flygplatser. Ja, men det finns en flygplats i Bromma, och många av dem som bor i Bromma har väl, herr statsråd, fullt frivilligt flyttat dit – även efter det att det blev en flygplats där. De har väl valt att bosätta sig där.

Sedan sades det att vi ville driva bort människorna från deras arbetsplatser – det uttrycket användes. Det är snarare så att många som arbetar i Bromma genom sina organisationer har bett att de skall få vara kvar där. Som herr Lothigius nämnde finns det, såvitt vi kan förstå, även i Stockholm många som omprövar sin inställning till Bromma flygplats. Det kanske är ganska naturligt, eftersom Stockholm nu har problem. Det har skett en utflyttning från Stockholm, och man kanske får slå vakt om de arbetsplatser man har här.

Jag är övertygad om att många från andra län skulle vilja instämma med oss som talar i den här frågan här i dag; jag är också övertygad om att man ute i landet kommer att bli ytterligt överraskad över kommunikationsministerns besked:

”Regeringens beslut att lägga ner Bromma flygplats ligger fast.”

Jag förstår att vägen dit är lång, men jag är optimist och hoppas att vi en gång skall få höra ett annat uttalande: ”Bromma flygplats ligger kvar.”

Herr LINDKVIST (s):

Herr talman! Herr Schött har rätt i det han senast sade, att Bromma flygplats skall ligga kvar. Det kommer den utan tvivel att göra; det är en fast bit av jordklotet och där kan vi bedriva mycken verksamhet. Däremot tror jag att herr Schött mycket snart skall sluta nära förhoppningen att där skall vara en flygplats. Det finns nämligen ett annat beslut på regeringsnivå, och riksdagen har helt nyligen avvisat en framställning om att låta utreda frågan om Bromma som flygplats.

Alla instanser i Stockholmsområdet som kan Bromma och som känner flygverksamheten där – folkrörelser, Stockholms fackliga centralorganisation, Stockholms arbetarekommun och de politiska partierna i Stockholms kommunfullmäktige har tagit klar ställning för att flygverksamheten på Bromma skall avvecklas.

När jag i eftermiddags läste igenom de högar av material som finns från Brommadebatterna, bl. a. i riksdagen, kom jag fram till att knappast

*Om bibehållande
av Bromma
flygplats*

någon kan tillföra debatten någonting nytt – därför att vi är fast i våra tidigare ståndpunkter. Jag glädde mig mycket över statsrådet Norlings inlägg, framför allt det senaste; han tog upp det centrala i den här debatten, nämligen miljöproblemen. Det fanns faktiskt i dag vissa antydningar från dem som deltagit i debatten med kommunikationsministern, om att de hade en viss respekt för miljöfrågorna, vilket jag verkligen inte har märkt när vi har diskuterat detta spörsmål tidigare. Detta är inte en kommunikationsfråga – det är och förblir en miljöfråga av betydande mått. Därför är det inte ett riksintresse att Bromma flygplats bibehålles – det är ett riksintresse att också brommaborna får tillgång till den miljö som vi vill att man skall ha i andra delar av Sverige – på arbetsplatser, i skolor, på sjukhus och i bostäder. Det är med utgångspunkt i detta önskemål som det i denna fråga har växt fram en opinion, som kommunikationsministern kan hänvisa till när han gör så klara ställningstaganden i vad gäller miljöfrågan i Brommaområdet.

Jag har uppfattat debatten hittills så att det bland deltagarna finns tre olika intressegrupper. Den första gruppen är företrädarna för flygintressena på företagarnivå. Jag vill säga att jag har en utomordentligt stor respekt för Linjeflygs intresse av att få fortsätta sin verksamhet som flygbolag. Men jag ställer mig mycket frågande inför det förhållandet att Linjeflygs utveckling så enormt starkt sammankopplas med Bromma flygplats. Man menar att om företaget inte får fortsätta att trafikera Bromma och inte får lov att använda jetplan, klarar företaget inte sin ekonomi. Det finns otvetydiga uttalanden från företagsledningen av den innebörden. Jag respekterar företagets önskan att fortleva, men jag fattar inte att detta så intimt och oupplösligt sammankopplas med ett bibehållande av trafiken på Bromma.

Den andra gruppen är företrädarna för de kommersiella intressena. Jag förmodar att riksdagsledamöterna har följt debatten i dagspressen med inlägg av olika sakkunniga och experter på flyg. De som gjort detta vet också att det existerar ett betydande producentkommersiellt intresse av att tillverka plan som är, som man säger, anpassade för Bromma-trafiken. Herr Jonasson har åberopat Saab-SCANIAS material. Om herr Jonasson hade varit mera omsorgsfull i sin materialforskning, skulle han ha upptäckt att detta material står i ett direkt motsatsförhållande till det väldiga material som under många år har tagits fram av Stockholms hälsovårdsnämnd. Denna myndighet har gjort de mest minutiösa mätningar som går att göra av flygverksamheten.

Ännu har ingen som deltagit i debatten i dag sagt – ett argument som tidigare brukat framföras – att användandet av flygplanstypen Fokker F-28 skulle innebära en avsevärd förbättring av bullernivån för Brommaområdet. Så har nämligen inte skett. I vad gäller talet om tystgående plan – jag hörde herr Schött använda det uttrycket – vill jag säga att det är något som man hoppades på redan när jag flyttade från Skåne till Stockholm år 1950 och bosatte mig i närheten av Bromma flygfält. Ända sedan dess har jag hört talas om att det skulle komma tystgående

Tisdagen den
26 november 1974

*Om bibehållande
av Bromma
flygplats*

plan. Dessa är ännu så länge en fiktion – det är möjligt att de kommer någon gång i framtiden.

Den tredje gruppen, som berördes av statsrådet Norling i hans senaste inlägg, är de som jagar sekunderna, de som har så väldigt bråttom att de i sin strävan att komma fram snabbt vräker åt sidan viktiga miljövärden för tiotusentals människor i området. Detta tycker jag är värt en smula eftertanke.

Jag påminner om att tidningen Arbetet skrev en underledare när riksdagsledamöter agerade i frågan i samband med att denna var aktuell år 1972. Chefredaktören tyckte att det såg litet egendomligt ut att riksdagsledamöterna agerade i en sak som var så utomordentligt individuell som intrycket blev när debatten om Bromma flygplats en gång blommande upp.

Jag kan inte undgå att förvånas över herr Schötts senaste inlägg. Många har frivilligt flyttat till Bromma, säger han, och de borde egentligen skylla sig själva, eftersom de är i vägen för de flygplan som landar och startar på Bromma flygplats.

Herr talman! Bromma är ett av Stockholms största och kanske också vackraste bostadsområden. Det planerades, projekterades och bebyggdes i huvudsak under den idylliska flygperioden, både innan Bromma flygplats kom till och under den tid Bromma flygplats hade en trafik som kanske inte verkade så utomordentligt störande. Sedan dess har flygverksamheten förändrats, och det har blivit en helt annan bullermängd. Ingen talar i miljösammanhang om avgaserna, som är en stor olägenhet för många som är bosatta kring Bromma flygplats. Ingen talar heller om de säkerhetsrisker som den livliga verksamheten på Bromma flygplats trots allt utgör för många som bor i området.

Jag hoppas, herr talman, att debatten om Bromma flygplats nu skall ersättas av en diskussion om hur flygfrågorna i Stockholmsregionen skall lösas i ett större sammanhang. Där har vi alla ett gemensamt intresse.

Nu säger herr Lothigius – jag uppfattar det som att han, dess bättre, var på någon sorts resonabel reträtt från sin tidigare ståndpunkt – att om man ordnar kommunikationerna mellan Arlanda och Stockholm, så är de svårigheter undanröjda som hittills har gjort det nödvändigt att slåss för att få behålla verksamheten på Bromma flygplats. Jag tycker att man skall lägga diskussionen där. Alla har vi, vare sig vi bor i Stockholm, i Kalmar eller på någon annan plats i Sverige, ett stort behov av att lösa flygplatsfrågorna i ett större sammanhang. Den lösningen är såvitt jag förstår – men det är min personliga mening – att bygga ut Arlanda flygplats och åstadkomma snabba kommunikationer med Stockholm. Låt oss koncentrera debatten dit i stället, för den debatten är framåtsyftande, den är konstruktiv och den är viktig. Varje diskussion om att låsa sig fast vid att behålla Bromma som flygplats tycker jag borde vara ett passerat stadium – till förmån för en konstruktiv debatt om flygplatsfrågorna i Stockholmsregionen.

Herr LOTHIGIUS (m) kort genmäle:

Herr talman! Med anledning av det senaste inlägget skulle jag bara i kammarens protokoll vilja läsa in docenten Bo Lundbergs slutkommentar till sin undersökning. Man kan inte påstå annat än att han är en mycket seriös miljöman, boende i Bromma. Han säger:

”Att lägga ner Bromma flygplats vore ett ödesdigert och oreparabelt misstag.

Rent ekonomiskt skulle nedläggandet medföra miljardförluster, men misstaget kan inte enbart mätas i pengar: Den omedelbara följden skulle vara ett steg tillbaka i den av flyget hittills möjliggjorda utvecklingen såväl mot tidsmässig förkortning av vårt långsträckta land som mot förbättring av ’tvärlinjebindelserna’, vilka ifråga om marktransporter, (särskilt tåg) är av undermålig beskaffenhet.”

Sedan säger han: ”På sikt skulle skadan av att lägga ner Bromma ständigt växa, relativt sett, eftersom det skulle innebära att landet i betydande utsträckning för överskådlig framtid avhänder sig QSTOL-planens enastående möjligheter att åstadkomma ett allt tätare nät av flygkommunikationer – – –.” Så fortsätter han resonemanget på den punkten. Jag menar alltså att man skall kunna avvakta den teknik som kommer och ger utrymme för fattande av dessa beslut vid en mera lämplig tidpunkt.

Annars var min invit att man skulle kunna komma överens om att klart redovisa att man först måste lösa frågan om kommunikationerna på ett riktigt sätt. Och det är mycket väsentligt att veta vad som är ett riktigt sätt. Det gäller ett miljömässigt riktigt sätt som innebär att man kan förkorta avståndet mellan Arlanda och det centrala Stockholm – det är det allra viktigaste. Då spelar det mindre roll, nu som det ser ut i dag, spelar det en oerhört stor roll att bestämma sig för om Bromma skall läggas ned.

Herr talman! Utskottets ställningstagande och skrivning i den här frågan var ju beroende på att vi just vid det tillfället väntade en utredning, som hade gjorts och som vi inte hade fått del av. Vi väntade oss att kommunikationsministern skulle kunna ha möjlighet att utnyttja förutsättningarna för att göra en ändrad disposition.

Herr SCHÖTT (m) kort genmäle:

Herr talman! Herr Lindkvist har naturligtvis rätt i att det finns de som har en bestämd uppfattning i den här frågan; han hör ju själv till dem. Men jag tycker inte det är korrekt när han säger att samtliga partier i Stockholm har den uppfattningen att flyget skall bort från Bromma. Jag representerar ett parti, vars fullmäktige-grupp här i Stockholm och landstingsgrupp i Stockholms län tydligen inte har denna uppfattning. De anser att det bör komma till stånd en utredning, där även alternativet ”Bromma flygplats kvar” finns med.

Sedan gällde det påståendet att alla organisationer tyckte att man skulle ha bort flyget från Bromma. Vi har ju tidigare här i debatten talat om

Tisdagen den
26 november 1974

*Om bibehållande
av Bromma
flygplats*

att TCO i en skrivelse till statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet klart talat om vilka fördelar det vore att ha Bromma flygplats kvar. Man begär också en utredning. Jag citerar:

”Sammanfattningsvis önskar TCO framhålla att något beslut om lokaliseringen av flygverksamheten i Stockholmsområdet inte bör fattas förrän det ytterligare utretts att det verkligen är nödvändigt att lägga ner Bromma flygplats. I en sådan utredning bör konsekvenserna för de anställda av olika alternativ ges en betydligt större vikt än i föreliggande utredning.”

Herr talman! Jag tycker att man borde tillmötesgå en allmän opinion i landet och göra en ny utredning, där även Brommaalternativet finns med. Om nu vissa ledamöter här är så övertygade om att Brommaalternativet inte kan vara med i det långa loppet, varför då inte få detta klarlagt genom en ordentlig utredning? Jag tycker det är en rimlig begäran med hänsyn till yttranden från många håll som har kommit in med anledning av den ofullständiga utredning som har presenterats.

Herr LINDKVIST (s) kort genmäle:

Herr talman! Jag skulle vilja säga till herr Lothigius att jag har tagit del av den artikel som har skrivits av Bo Lundberg. Det var en mycket välskriven artikel som tog upp tekniken, ekonomin och visionerna. Han glömde en mycket viktig sak, som skulle ha passat utmärkt i den artikeln, nämligen att det också bor människor i närheten av och intill flygplatsen, människor som ställer krav på sina kritiker – att få tillgång till en god och hälsosam miljö. Det stod det ingenting om i artikeln.

Jag tror att det skulle vara klokt av dem som sysslar med politik att göra klart för sig att man inte kan köpa sig fri från sitt politiska ansvar genom att följa de riktlinjer som har dragits upp och även antytts här i debatten, att folk inte behöver bo kvar där ute, inte behöver vara där, utan kan flytta på sig. För viktigare än dessa ting är i alla fall att vi tar hänsyn till de människor som bor där.

Herr Schött har naturligtvis rätt i att det skett en liten svängning i Stockholms kommunfullmäktige. Och den svängningen svarade moderata samlingspartiet för – det är helt korrekt. Detta har vi uppfattat så att moderaterna sviktar under det kommersiella trycket. De har inte sagt att Bromma flygplats skall vara kvar, som herr Schött säger, utan de har sagt att de vill ha en ny utredning om huruvida det finns förutsättningar för att behålla Bromma, och det är en helt annan sak.

Med anledning av vad herr Schött i sitt senaste inlägg sade om att man skulle göra en utredning för att få saken klarlagt frågar jag: Finns det något miljöärende i Sverige som är så klarlagt till sina konsekvenser som olägenheterna av flyget på Bromma? Det finns det inte.

Jag gissar att regeringen och kommunikationsministern har ett utomordentligt seriöst material, och jag tror inte man skall utgå från att regeringen i hastigt mod gick till beslut om att avveckla flygtrafiken på Bromma. Nej, det är som herr Norling säger, att regeringens ståndpunkts-

*Om bibehållande
av Bromma
flygplats*

tagande skedde efter moget övervägande och med ett sakligt starkt seriöst material som underlag. Det var ett klokt ståndpunktstagande, för det motsvarar den folkvilja som finns ut i de berörda områdena.

Herr SCHÖTT (m) kort genmäle:

Herr talman! Jag har inte alls missuppfattat var moderaterna här uppe i Stockholm står i denna fråga. Jag kan citera vad de skriver, bl. a. följande:

”En nedläggning av Bromma flygfält får ytterst allvarliga konsekvenser i fråga om sysselsättning i stockholmsområdet. En välbelägen närflygplats har en avsevärd sysselsättningskapande effekt som är av stor betydelse för näringslivet i dess helhet i Stockholm.”

Med hänvisning till detta och till övriga förhållanden kräver man i de motioner som väckts att kommunfullmäktige respektive landsting ”i skrivelser till Kungl. Maj:t hemställer om att i pågående utredningar om stockholmsregionens flygplatsfrågor även bör beaktas möjligheten av att bibehålla flygtrafik på Bromma flygfält”.

Det är åtskilliga människor som står bakom detta.

Jag konstaterar till slut att flygplatsfrågan i Stockholm är en riksangelägenhet och att det föreligger ett starkt önskemål om en ytterligare utredning. Det är ett önskemål som man hyser på många håll ut i landet, och man hyser det också inom stora grupper här i Stockholm. Jag tycker det finns all anledning att tillmötesgå detta önskemål.

Herr STJERNSTRÖM (c):

Herr talman! Både statsrådet Norling och herr Lindkvist har anfört att detta i hög grad är en viktig miljöfråga, och jag kan gott hålla med om det. Men det gäller också en annan sak. Det är fråga om ett transportsystem, och om vi bestämmer oss för att ha ett sådant transportsystem innebär det tyvärr komplikationer ur miljösynpunkt. Det gör det naturligtvis i Bromma och det gör det på en rad andra platser.

Frågan är alltså om man kommer ifrån svårigheterna genom att flytta flygfältet till någon annan plats. Det är detta som jag tycker inte riktigt har kommit fram här.

När vi ute i landet möter en stark opinion för att bibehålla Bromma som flygplats här i Stockholm beror det naturligtvis på att man har accepterat det här transportsystemet som ett bra sätt att förflytta sig och är rädd för att en flyttning av flygplatsen från Bromma skulle få en rad negativa konsekvenser. Det gäller kanske inte främst tidsaspekten, som herr Lindkvist tog upp. Jag kan hålla med om att den inte i och för sig är det viktigaste. Det är andra frågor som här gör sig påminda, och jag vill ställa några sådana frågor till herr statsrådet: Hur länge kommer Arlanda att räcka som alternativ? Måste man ganska snart bygga ett nytt flygfält, eller kan man kompensera kraven genom att se till att vi får färre flyglinjer i inrikesflyget? Jag vill också fråga om man, när man gjort dessa miljömätningar, har beräknat vilka konsekvenser inskränkningarna på Bromma kan få från regionalpolitiska synpunkter?

Tisdagen den
26 november 1974

*Om bibehållande
av Bromma
flygplats*

Eller har man tagit hänsyn till den nya tekniken? Det är ju ett faktum som inte går att bestrida att vi efter hand får flygplan som är avsevärt bättre i bulleravseende. Det har också andra talare redan varit inne på.

Vidare frågar jag om det beslut som nu fattats leder till ytterligare komplikationer i ett kortsiktigt perspektiv. Kan man befara att Linjeflygs förnyelse av flygplansflottan kommer att fördröjas ytterligare på grund av detta beslut? Eller kommer regeringen att tillåta jetflyg på Bromma under en kortare period, dvs. genom att tillämpa ett dispensförfarande, så att Linjeflyg får möjligheter att förnya flottan och därmed klara trafikförsörjningen på ett bättre sätt än nu? Vi märker ju i dag betydande svårigheter vad gäller försörjningen av reservdelar till de gamla maskinerna, svårigheter att hålla tider osv. Likaså är det naturligtvis på det sättet att fördröjningen av förnyelsen av flygplansflottan leder till höjda biljettpriser. Har det gjorts några beräkningar, herr statsråd, av hur mycket det förhållandet att Linjeflyg inte får gå ned på Bromma med jetflyg i tillräcklig omfattning har lett till höjda biljettpriser? Det är givetvis en mycket betydelsefull fråga för flygresenärerna ute i landet, och det är också sådant som påverkar opinionen. Kommer regeringen nu att med det snaraste ge Linjeflyg möjligheter att gå ned med jetflyg på Bromma under en övergångstid fram till flyttningen till Arlanda, som regeringens besked innebär?

Här har vi nu ett transportsystem med vissa negativa miljömässiga konsekvenser, det måste vi erkänna. Men, Oskar Lindkvist, om det är ett transportsystem som vi vill ha, så får man ju också ta de konsekvenser det för med sig. Och det är omöjligt, även om man heter Oskar Lindkvist, att fränkänna sig sitt politiska ansvar i detta avseende!

Herr JONASSON (c):

Herr talman! Kommunikationsministern sade att alla krav inte går ihop, och han nämnde i det sammanhanget miljöfrågorna. Jag tog i mitt första anförande upp just miljöfrågorna och erinrade om deras betydelse, som jag alltså är helt på det klara med. Som jag tidigare sade kan jag också helt förstå allmänhetens inställning i det fallet. Men våra tekniker har ju visat att stora möjligheter ändå finns för att bullerstörningarna kan komma att minskas och att en hel rad andra åtgärder också kan vidtas, stora förändringar kanske. Därför vill jag mycket gärna ha denna fråga prövad på nytt.

Sedan, herr kommunikationsminister, skall man väl inte förringa tidsvinsterna så som kommunikationsministern gjorde! Jag tror nämligen inte att den siffra kommunikationsministern uppgav är den riktiga.

Man får väl ändå inte vara så ovillig att pröva nya vägar som kommunikationsministern är, när nu en hel del faktiska omständigheter har förändrats. Många remissinstanser har också förordat att man på nytt prövar möjligheterna att behålla Bromma. Jag påpekade i ett tidigare inlägg att SAAB-Scania visat vilka möjligheter som kan föreligga. Nu säger herr Lindkvist att det är ett affärsintresse för SAAB-Scania. Ja,

det kan väl hända att det är, men det är i så fall ett sunt intresse. Det är ett sunt intresse hos vilket affärsgivande företag som helst, om det vill vara med och hjälpa till att lösa miljöproblemen och försöka klara en så angelägen sak som detta. Det skall man väl inte lasta dem för.

Så till trafikutskottets betänkande nr 2 i år. Jag frågar kommunikationsministern om han helt kan nonchalera detta. Kan kommunikationsministern bortse från vad utskottet skrivit och riksdagen godkänt? På s. 15 i betänkandet heter det:

”Enligt vad utskottet erfarit har utredningen nu avslutat sitt arbete. Utskottet utgår alltjämt från att frågan om en fortsatt lokalisering på Bromma flygplats hålls öppen samt förutsätter att den i samband med remissbehandlingen och beredningen inom Kungl. Maj:ts kansli ytterligare övervägs.”

Jag tycker att det skulle vara svårt att komma förbi detta, herr kommunikationsminister! Man måste ju lyssna på remissinstanserna! Man måste också följa med i de förändringar som sker på det tekniska området. Och man måste väl ta hänsyn till vad riksdagen sagt. Därför tycker jag kommunikationsministerns kategoriska uttalande här är väl hårt. Varför skall man inte kunna undersöka det nya läge som kan råda när frågan slutgiltigt skall avgöras? Då kan man också ta hänsyn till vad som har skett på det tekniska området och på nytt pröva frågan i en utredning eller på annat sätt.

Herr Lindkvist talade om avgaserna. Det är riktigt att det blir avgaser, men det blir det ju även på Arlanda eller annan plats. Detsamma gäller t. ex. placeringen av en fabrik. Var man än lägger den så har man där både fördelarna, i form av sysselsättning och annat, och nackdelarna. Det gäller också för kärnkraftverk och en hel del annan verksamhet, och det gäller även för flygplatsen i Bromma.

Herr talman! Jag vill gärna vädja till kommunikationsministern och regeringen att inte betrakta denna sak som helt avslutat. Titta på de förhållanden som här föreligger! Sök följa de parlamentariska spelreglerna! Då hoppas jag att vi kan få diskutera den här frågan på nytt!

Herr kommunikationsministern NORLING:

Herr talman! Jag vill bara tillägga ett par saker.

När regeringen i mitten av 1972 bedömde verkningarna av ett beslut om nedläggning av Bromma flygplats och sedan också fattade ett sådant beslut var den självfallet helt på det klara med att vi skulle klara inrikesflyget även efter 1978, när Bromma hade lagts ned. Jag säger detta som ett sammanfattade svar till herr Stjernström på en del av hans frågor, huruvida vi har en sådan beredskap. Naturligtvis har vi det. Regeringen fattar inte ett beslut om nedläggning av en flygplats utan att i förväg veta att man kan ta hand om trafiken den dag flygplatsen läggs ned.

Det är värt att komma ihåg att beslutet, som regeringen fattade i mitten av 1972, föregicks av framställningar från bl. a. hälsovårdsförvaltningen i Stockholms kommun. Dessa var, kan man nu säga, det tyngst vägande

Tisdagen den
26 november 1974

*Om bibehållande
av Bromma
flygplats*

skälet för ett beslut i denna riktning. Jag bortser då från alla opinioner i övrigt som gjorde sig hörda. Men det var miljöfrågan, enkannerligen bullerfrågan, som avgjorde framtiden för Bromma flygplats. Beslutet innebar att Linjeflyg som en kompromiss fick tillstånd av regeringen att under en prövotid av två och ett halvt år använda jetflyg – Fokker F-28 – på Bromma, trots hälsovårdsnämndens negativa inställning och trots Stockholms kommunstyrelsens överklagande. – Så gick i korthet miljöfrågans handläggning till före beslutet 1972.

Den här debatten rör sig hela tiden på två helt skilda plan: den ena delen av debatten förs av dem som vill rädda en god miljö åt de mängder av människor som bor runt Bromma flygplats, medan den andre debattinriktningen sköts av dem som visserligen litet överslättande talar om miljöns värde men som inte är beredda att ta konsekvenserna av det resonemanget. Dessa båda ståndpunkter kommer näppeligen att kunna förenas, varken efter den här debatten eller efter kommande debatter.

Herr talman! För min del vill jag avsluta debatten med att säga att den ändå har visat var centerpartiet och moderata samlingspartiet står i valet mellan att ge över 100 000 människor en miljö som de kan leva i eller att göra det möjligt att förkorta restiderna med 10–20 minuter en eller två gånger i veckan för ett begränsat antal flygresande. I den valsituationen väljer centern och moderaterna den marginellt ökade bekvämligheten för det lilla fåtalet flygresande.

Den här debatten, herr talman, har – åtminstone i det avseendet – varit nyttig och upplysande.

Herr LOTHIGIUS (m) kort genmäle:

Herr talman! Till det senaste som kommunikationsministern yttrade – vilket inte bör få stå oemotsagt i denna kammare – vill jag säga att det är en felaktig slutsats som kommunikationsministern drar av den här debatten. Jag har sett problemet mot bakgrund av de miljöproblem som uppstår med anledning av utvecklingen av en åttafilig motorväg, som kommer att gå från Stockholms ytterdelar och ut till Arlanda, innebärande olika miljöförändringar i form av tillfartsramper och sådana saker.

Jag har även ställt frågan mot bakgrund av att vi bör få en respittd, herr kommunikationsminister, till dess man har valt de miljömässigt bästa och riktigaste transportvägarna från Arlanda till Stockholm. Detta är alltså precis motsatsen till de anklagelser som herr kommunikationsministern just nu riktat mot moderata samlingspartiet.

Herr SCHÖTT (m) kort genmäle:

Herr talman! Också jag vill beklaga det senaste inlägget av statsrådet Norling. Jag tycker det ger en ovärdig slutvinjett åt den här debatten.

Vidare vill jag endast tillfoga att när vi kräver en fortsatt utredning är ju meningen den, att man i denna utredning också skall ange vilka kostnader som erfordras för att förbättra miljön i Bromma med bibehållande av flygtrafiken därute.

Herr JONASSON (c) kort genmäle:

Herr talman! När kommunikationsministern säger att det finns två olika ståndpunkter i det här fallet – miljöintressenternas och flygintressenternas – måste man väl svara att var flygplatsen än kommer att förläggas och hur den än kommer att ordnas blir det under alla förhållanden vissa miljöbesvärligheter. Då inställer sig frågan, vilket alternativ som är det sämsta.

I den här debatten – som i övrigt har förts på ett lugnt och sakligt plan – tycker jag inte att frågan bör ställas på det sätt som kommunikationsministern nyss gjorde. Man bör vid den fortsatta behandlingen av detta ärende beakta både miljöintressena och de synpunkter i tekniskt avseende som kan framföras vid det tillfället. Skall man då ta hänsyn till dessa omständigheter och på nytt göra en prövning i vanlig demokratisk ordning, när många människor kräver det, eller skall man låta bli att göra detta. Låter man bli, nonchalerar man remissinstanser, teknisk utveckling och trafikutskottets betänkande.

Herr STJERNSTRÖM (c) kort genmäle:

Herr talman! Det skulle i och för sig finnas anledning att gå in på de detaljfrågor som kommunikationsminister Norling inte svarade på, men efter statsrådets senaste inlägg bedömer jag det som helt överflödigt.

Efter herr Norlings ganska hårda och kategoriska dom över dem som hävdar att Bromma kan behövas för att klara trafikförsörjningen skulle jag bara vilja fråga: Dömer den stränge kommunikationsministern lika hårt och oförsonligt alla socialdemokraterna i trafikutskottet som i våras ansåg att frågan om Bromma såsom flygplats bör hållas öppen och alla socialdemokratiska motionärer som krävde att Bromma skulle vara kvar?

Herr SELLGREN (fp):

Herr talman! Uttalandet av kommunikationsministern i dag om att regeringens beslut att lägga ned Bromma flygplats står fast kommer säkert att mottas som något av ett chockbud ute i landet. Det är ett mycket överraskande uttalande. Det är ännu mer kategoriskt än det uttalande som regeringen gjorde i samband med utredningen om Bromma flygplats 1972, där man sade att den i princip skulle läggas ned. Det ingav en förhoppning om att om utredningen inte kunde redovisa något övertygande alternativ till en flygplats fanns det en möjlighet till omprövning.

Efter vad jag kan förstå har den här avvägningen inte slutgiltigt gjorts inom departementet – några besked har nämligen inte kommit. I utredningen finns särskilda yttranden som pekar på att de alternativ som var förelagda utredningen i direktiven var otillräckliga. Man förutsätter därför, som sägs i ett särskilt yttrande av herr Rune Jonsson, att även Bromma tas med som ett alternativ i den slutliga avvägningen inom departementet. Det går precis i linje med vad som sägs i trafikutskottets betänkande, som herr Jonasson har citerat.

Vi kan konstatera att flygplatsfrågan inte har lösts av ULF-utredningen.

Tisdagen den
26 november 1974

*Om bibehållande
av Bromma
flygplats*

Inga andra kommuner vill ha flygplatsen. Var man än lägger en flygplats i Stockholms närhet måste miljömässiga avvägningar göras. Det får nämligen miljömässiga konsekvenser var man än lägger en flygplats. Sådana har uppstått kring Arlanda, och de kommer att uppstå på de andra platser som räknas upp i utredningen.

Det synes mig som om kommunikationsministern har sett bort från den tekniska utvecklingen, som visar att man kan få miljövänligare metoder och flygplan. Kommunikationsministern tycks ha tagit ensidig hänsyn till en lokal opinion och fäst sig vid de starka skäl som där har framförts, medan han inte har tagit samma hänsyn till de starka skäl som anförts från hela landet och från alla partier för en central flygplats i Stockholm. Det har sagts att detta är inte bara en lokal fråga – det är en fråga som gäller hela landet.

Statsrådets svar visar att denna fråga inte är insatt i sitt totala sammanhang. Det är allvarligt också därför att vi läser utvecklingen inom inrikesflyget; det tar tid innan man kan lösa frågan om inrikesflygplatsen, och samtidigt håller Convairplanen på att slitas ut. De första Convairplanen är nu 20 år gamla, och de hankar sig fram. Sverige är det enda industriland i världen som har Convairplan i linjetrafik.

Det är, herr statsråd, inte särskilt lustigt att komma ut till Bromma en kväll och få vänta i två timmar på tio minuter när innan flygplanet startar, därför att det uppstått tekniska fel. Väl uppe i luften beklagar flygkaptenen att man kommit i väg så sent och tillägger: Vi flyger med gamla plan, vi kommer sent in, och det tar tid att se över planen, vi har ont om reservdelar osv.

Det är inte särskilt angenämt att uppleva den situationen uppe i luften, när man dessutom vet att det som sägs är sant.

Herr statsrådet sade som svar till herr Stjernström att det skall finnas förslag till lösningar 1978. Det övertygar inte riktigt, eftersom några alternativ inte har preciserats. Jag är utomordentligt oroad av det svar som herr statsrådet i dag gett till herr Jonasson, nämligen att regeringens beslut att lägga ner Bromma flygplats ligger fast. Det är ett mycket tungt besked för alla i vårt land, utom möjligen för en del i Stockholm.

Herr LINDKVIST (s):

Herr talman! Jag skall bara göra några få kommentarer. Herr Sellgren kom in i sluttampen av debatten, och han hade kanske inte lyssnat på vad som sades tidigare; han anförde ungefär samma argument som vi brukar höra i den här frågan.

Herr Sellgren sade att statsrådets svar kommer som en chock för alla här i landet, utom möjligen för en del i Stockholm. Herr Sellgren kanske inte vet att det är drygt 140 000 personer som har omedelbar bullerkontakt med Bromma och att det bor 30 000 personer inom den kritiska bullergränsen. Det kan naturligtvis diskuteras vad som avses med "en del", men även om man mäter med norrländska mått kan det kanske innebära en betydande mängd. Det gäller här de personer som i 20 år slagits för

*Om bibehållande
av Bromma
flygplats*

en bättre miljö i Brommaområdet, personer som jag är talesman för.

Herr Jonasson sade att det finns buller och avgaser överallt och att det inte blir bättre därför att man flyttar dessa olägenheter till Arlanda. Jag tror att herr Jonasson här gör ett litet fel i sin bedömning. Kommunen Sigtuna, till vilken Arlanda flygplats hör, är positiv – det framgår av kommunens remissyttrande – till att få ut trafiken till Arlanda från Bromma. Kommunen vet att de olägenheter som nu finns i Bromma inte automatiskt kommer att flyttas över till Arlanda, eftersom Arlanda har helt andra förutsättningar att bemästra miljöproblemen. Det är alltså en överdrift att påstå att vi flyttar över miljöproblemen från Bromma till Arlanda. I sådant fall skulle kommunen aldrig ha ställt sig så utomordentligt positiv till en utbyggnad av flygtrafiken på Arlanda flygplats.

Herr Jonasson sade också att man borde tycka att det är bra att SAAB-Scania vill vara med och rädda miljön i Bromma och att detta är ett sunt affärsintresse för företaget. Jag vet inte om man kan kalla SAAB-Scania:s inlägg i debatten om Bromma för ett miljöinlägg. Vad var det Relling sade? Om man studerar detta material finner man att det här är fråga om ett kritiserat företags ekonomiska intressen. Företaget tar med mycket lätt hand på miljöfrågorna och människornas behov. Man är mest intresserad av att framhålla vilka möjligheter man i framtiden har att ge Bromma lämpliga flygplanstyper. Det är deras intresse och ingenting annat.

Herr Stjernström sade i sitt inlägg att detta är en miljöfråga. Det kan jag hålla med om. Men det är också en transportfråga och herr Stjernström fortsätter i sitt anförande: Om vi bestämmer oss för att det är en transportfråga får vi ta konsekvenserna för miljön. Jag skulle vilja säga till herr Stjernström: Om vi bestämmer oss för att det är en miljöfråga får vi ta konsekvenserna för transportererna.

Det är felaktigt att lägga upp debatten så att frågan huruvida flyget skall vara kvar på Bromma eller flyttas blir en ödesfråga för flygtrafiken i Storstockholmsregionen för så är det inte. Flyttar vi den till exempelvis Arlanda löser vi miljöfrågorna på Brommafältet, vilket var det avgörande skälet till att regeringen tog ställning den 13 juni 1972. Om vi flyttar transportererna till Arlanda, som – hoppas jag – på sikt får bättre kommunikationer med Stockholm, försämrar vi inte i nämnvärd grad de miljöproblem av mildare slag som finns på Arlanda flygplats.

Jag tror det är här man skall lägga tyngdpunkten i debatten om flygplatsfrågan i Stockholmsregionen.

Herr SELLGREN (fp):

Herr talman! Jag underkänner absolut inte opinionen i Bromma, herr Lindkvist. Men totalt sett, när man väger in den tekniska utvecklingen och behoven ute i landet, är jag övertygad om att det besked som lämnats i dag inte är en riktig avvägning.

Tisdagen den
26 november 1974

*Ang. villkoren för
statsbidrag till vägar
och gator*

Herr JONASSON (c):

Herr talman! Jag vill helt kortfattat vända mig till herr Lindkvist. Jag framhöll att buller och avgaser förekommer överallt i dessa sammanhang. Då säger herr Lindkvist att Sigtuna kommun är positiv till en överflyttning av flyget från Bromma till Arlanda. Det är väl för att kommunen vill ha arbetstillfällena, det får man förstå. Det kan också tänkas att möjligheterna att klara avvigsidorna ökas.

Jag vill bara ha sagt att hur det än förhåller sig med miljöfrågorna och övriga frågor borde väl de olika synpunkterna kunna tas i beaktande vid en förnyad prövning.

Saab-SCANIA har gjort ett miljöinlägg. Nej, det är inte ett miljöinlägg, säger herr Lindkvist. Men vi skall väl inte kritisera företaget för att man lägger fram synpunkter på den tekniska sidan eftersom man bäst i landet känner till utvecklingen i de här frågorna.

Överläggningen var härmed slutad.

§ 8 Ang. villkoren för statsbidrag till vägar och gator

Herr kommunikationsministern NORLING erhöll ordet för att besvara herr *Polstams* (c) den 29 oktober framställda interpellation, nr 140, och anförde:

Herr talman! Herr Polstam har frågat mig om det är tillfredsställande ur kommunaldemokratisk synpunkt att statsmakterna såsom villkor för statsbidrag till vägar och gator sätter lösningar, vilka av kommunerna anses vara otillfredsställande ur t. ex. miljösynpunkt.

Statsbidrag till kommuner för byggande av vägar och gator utgår enligt fastställd fördelningsplan. Enligt kungörelsen om statsbidrag till väg- och gatuhållning i vissa kommuner skall fördelningsplanen, vilken avser en femårsperiod och förnyas vart tredje år, upprättas och fastställas av vägverket efter medverkan från länsstyrelsernas sida. Förslag till väg- och gatuföretag att ingå i planen har dessförinnan framlagts av kommunerna.

För att få godtagbara trafikförhållanden i en kommun krävs ett väl fungerande väg- och gatunät som exempelvis genom ringleder kan avlasta centrumområdet från genomfartstrafik. För att på ett systematiskt och riktigt sätt kunna bygga ut ett övergripande väg- och gatunät måste kommunen ha en översiktlig planering. Av en sådan planering skall – genom exempelvis en s. k. trafikledsplan – det framtida väg- och gatunätets utformning framgå. Förslag till trafikledsplaner granskas av vägverket som, mot bakgrund av den överblick och erfarenhet som verket har i dessa frågor, framför sina synpunkter på planerna.

I fördelningsplanen upptas i princip endast väg- och gatuföretag som ingår som väsentliga delar i trafikledsplaner som antagits av respektive kommun. Genom denna praxis säkras att berörda väg- och gatuföretag

*Ang. villkoren för
statsbidrag till vägar
och gator*

kan ges en riktig utformning med hänsyn till bl. a. kommunens övriga planering, exempelvis lokaliseringen av en tillkommande bebyggelse.

Om kommun inte har upprättat trafikledsplan är vägverket inte berett att tillstyrka statsbidrag till ett vägföretag, förrän kommunen på annat tillfredsställande sätt visat hur det övriga övergripande trafikledssystemet i aktuell del av kommunen skall utformas. Först då får man en klar bild av hur vägföretaget passar in i trafikledssystemet och även vilken inverkan det har ur t. ex. miljösynpunkt.

Självfallet medverkar vägverket i en diskussion med kommunen om olika möjligheter att på ett riktigt sätt lösa trafikproblemen. Initiativet till ett sådant samråd tas emellertid av kommunen i egenskap av väghållare för berört väg- och gatunät.

Herr POLSTAM (c):

Herr talman! Jag tackar kommunikationsministern för svaret på min interpellation. Tyvärr konstaterar jag att statsrådet endast har talat om allmänt gällande principer för lämnande av statsbidrag till bl. a. byggande av kommunala vägar och gator. Dessa principer är inte okända vare sig för mig eller för de kommunalmän som sysslar med sådana frågor. Vad som däremot är oklart är om den kommunala demokratin och självbestämmanderätten skall komma i andra hand genom att en statlig myndighet vill bygga gator och vägar i en kommun på ett annat sätt än vad majoriteten i kommunfullmäktige vill – i det nu aktuella fallet gäller det ett miljöintrång, som kommunen önskar förhindra.

Den här frågan har i min hemkommun vållat en intensiv debatt såväl i kommunstyrelsen och fullmäktige som bland allmänheten. Det har t. o. m. förekommit skiljaktiga meningar mellan majoriteten i kommunstyrelse och i fullmäktige – det är jag angelägen om att framhålla. Men just i sådana fall är ju den statliga inställningen ännu mer känslig.

I det aktuella fallet hade en uppvaktning skett hos statens vägverk, där man från kommunens sida presenterade sin trafikledsplan. Den innehöll alternativa lösningar för sammankopplingen mellan Industrigatan och den s. k. Södra länken i kommunen. En av dessa lösningar var den s. k. Vallaleden som planerats gå genom ett fritidsområde, bestående av ett skogsparti i anslutning till naturreservatet Gamla Linköping och Valla gård med olika fritidsaktiviteter. Den ena parten ansåg att vägen gott och väl kunde gå genom skogen om den byggdes på ett speciellt sätt. Den andra parten ansåg att det var helt omöjligt att låta trafiken passera detta skogsparti och anförde bl. a. miljöaspekter. Det finns massor av argument i båda riktningarna som jag inte skall ta upp tiden med att återge här.

I den nu redovisade sitsen beslöt man sig från kommunens sida att göra en uppvaktning hos statens vägverk. Där fick man då det svaret att statsbidrag medgavs inte – eller tillstyrktes inte, jag vet inte den exakta ordalydelsen – förrän hela trafikledsplanen, den s. k. Ringleden, redovisades. Detta stämmer exakt med det svar beträffande principerna

Tisdagen den
26 november 1974

*Ang. villkoren för
statsbidrag till vägar
och gator*

för statsbidrag som statsrådet Norling nu har lämnat, och därmed skulle väl allt vara gott och väl. Men vid uppvaktningen fick man också besked om att vägverket inte kunde godkänna den s. k. Lambohovsleden som förbindelseled mellan Industrigatan och Södra länken. Det var alltså en av de lösningar som skulle ingå i trafikledsplanen och som skulle jämföras med Vallaleden genom fritidsområdet. Vägverket krävde att Vallaleden skulle ingå i ringledssystemet och lät förstå att statsbidrag annars inte skulle utgå till förbindelseleden, men inte heller till den s. k. Södra länken. Man sade i debatten att merkostnaden för kommunen då skulle ligga omkring 20 miljoner kronor och använde detta som ett hot mot dem som inte ville ha Vallaleden.

I ett sådant läge är det lätt att besked om uteblivna statsbidrag påverkar kommunala beslutsfattare i den riktning den statliga myndigheten vill och inte i den riktning som man bedömer att den kommunala viljan går. Det är här som det statliga ställningstagandet är så känsligt och betydelsefullt eftersom det kan komma att påverka den kommunala självbestämmanderätten som vi alla är mycket angelägna att slå vakt om.

Inom kommunen är man överens om att bygga en ringled. En sådan är helt nödvändig – inte minst för de människor som bor utmed alltför hårt trafikerade gator i den gamla delen av staden och som nu har helt oacceptabla miljöförhållanden. Oenigheten i kommunen gäller i huvudsak förbindelseleden mellan Industrigatan och Södra länken.

Kommunfullmäktige beslöt sedermera att återremittera trafikledsplanen till kommunstyrelsen för ny beredning och undersökning av möjligheterna att lägga fram även andra lösningar. Kommunalmännen lyssnade i detta fall mera på opinionen än på vägverket. Men det väsentligaste för ögonblicket är kanske ändå inte Vallaledens byggande eller inte i Linköping, utan i stället frågan om den kommunala självbestämmanderätten och om den skall kunna urholkas av statliga myndigheters ingripande utan stöd i gällande lag, exempelvis som här har relaterats. Det är ju ändå inte något lagstridigt förslag som kommunen har presenterat vid sidan om förslaget om Vallaleden. Om kommunen gör en bedömning och detta även i ett ärende där total enighet kanske inte föreligger men där det i alla fall blir ett majoritetsbeslut på kommunens sida, så bör väl en statlig myndighet inte sedan säga nej, om myndigheten i fråga skulle råka ha en annan uppfattning än kommunen. Jag är övertygad om att statsrådet Norling innerst inne inte har någon avvikande mening om detta, och han borde därför kunna säga det rent ut här. Det tror jag många kommuner skulle sätta värde på.

Herr kommunikationsministern NORLING:

Herr talman! Det är inte meningen att vi här skall diskutera lokala frågor, även om dessa för de berörda kan vara av mycket stor vikt. Vi brukar ju inte gå in på specifika exempel i kammaren. Men så mycket har jag lärt mig – eftersom det ändå är min uppgift att sätta mig in i vad man interpellerar om – att det här exemplet i Linköping, som är

bakgrund till interpellationen, har varit föremål för preliminära diskussioner mellan vägverket och kommunen i anslutning till förberedelsearbetet för den revidering av nu gällande fördelningsplan som skall ske 1975. Det har ju också herr Polstam refererat här.

Jag är naturligtvis inte beredd att nu göra något uttalande beträffande det aktuella fallet, men jag kan väl ändå få säga att vägverket inte, såvitt jag vet, ställt krav på en viss sträckning eller utformning av den här trafikleden, utan vägverket har hänvisat till att det är en sak som kommunen själv får ta ställning till. Jag är inte riktigt på det klara med om herr Polstam menade att vägverket skulle ha ställt direkta krav på kommunen – det har jag i så fall inte fått veta. Därför vill jag, herr talman, slå fast den självklarheten att det ankommer på kommunen att ansvara för sin trafikplanering. Vägverket medverkar gärna – och skall göra det – med rådgivning och granskning. För att statsbidrag skall kunna utgå till utbyggnad av det övergripande väg- och gatunätet bör i princip en av kommunen antagen trafikledsplan föreligga. Det var, herr Polstam, vad jag sade i mitt ursprungliga interpellationssvar. Såvitt jag förstår finns ännu inte en sådan övergripande trafikledsplan. Bl. a. detta har föranlett den situation som i sin tur har gjort att herr Polstam ställt sin interpellation.

Herr POLSTAM (c):

Herr talman! Jag vet inte om vägverket har ställt krav. Jag var inte med vid uppvaktningen och kan alltså inte verifiera det. Det jag sagt är ett referat av hur frågan har relaterats för mig, varvid man har sagt att vägverket inte godkänner denna genomgripande plan med mindre än att Vallaleden byggs. Det är detta som egentligen är problemet. Om man inte får statsbidrag till en del av trafikledsplanen, får man det inte heller till en annan del, och då blir det så pass dyrt att kommunen inte klarar det på egen hand. Det är det stora problemet. Planen finns i praktiken, men den är ännu inte godkänd vare sig av kommunfullmäktige eller av vägverket. En av orsakerna härtill är just det besked som lämnades vid den här uppvaktningen. Planen skall emellertid ses över, och jag föreställer mig att det därefter kommer att fattas ett godtagbart beslut.

Frågan är närmast om besked som lämnas av en statlig myndighet skall påverka beslutsfattandet på ett sådant sätt att den kommunala självbestämmanderätten sättes ur spel.

Herr kommunikationsministern NORLING:

Herr talman! Det är viktigt innan vi slutar den här debatten att ytterligare en gång förtydliga vad jag sade i min replik nyss. Jag har lärt mig frågan så långt att det här gällde preliminära diskussioner mellan vägverket och kommunen. På preliminära diskussioner bygger varken herr Polstam, jag eller någon annan några slutliga ställningstaganden.

Överläggningen var härmed slutad.

Tisdagen den
26 november 1974

Ang. inskränkningar i SJ:s verksamhet inom Kronobergs län

Herr kommunikationsministern NORLING erhöll ordet för att besvara herr *Gustavssons* i Alvesta (c) den 5 november framställda interpellation, nr 148, och anförde:

Herr talman! Herr Gustavsson i Alvesta har frågat mig om jag uppmärksammat att SJ utan att överlägga med länsstyrelsen, vederbörande kommuner eller berörd personal beslutat genomgripande inskränkningar i verksamheten vid 16 stationer i Kronobergs län, om jag anser ifrågavarande åtgärder vara i överensstämmelse med de intentioner som riksdagen i våras gav uttryck åt samt om jag anser att åtgärderna föregriper förestående ställningstaganden till den regionala trafikplaneringen.

I ett svar på tre enkla frågor den 14 november 1974 och den följande debatten framhöll jag att den regionala trafikplaneringen inte innebär någon låsning av SJ:s möjlighet till fortlöpande rationalisering av stationsdriften utan att ett sådant rationaliseringsarbete får pågå oberoende härav inom ramen för kravet på en rimlig servicenivå i förhållande till efterfrågan på företagets tjänster. I sammanhanget – liksom vid tidigare tillfällen – sade jag att något direkt samband mellan den regionala trafikplaneringen å ena sidan och den lokala trafik som berörs av SJ:s ifrågavarande driftåtgärder å andra sidan inte är förutsatt.

Jag upprepar att SJ inte vidtar några ändringar beträffande stationsdriften utan att dessförinnan ta kontakt med och delge vederbörande kommuner sina preliminära beslut därom och att kommunerna i sin tur har möjlighet att – redan efter det preliminära beslutet och således vid sidan av rätten att anföra besvär mot slutliga beslut – underställa regeringen frågan för prövning enligt en särskild på riksdagens begäran tillskapad ordning.

SJ har i det här fallet, som herr Gustavsson själv anger i sin interpellation, underrättat berörda kommuner i skrivelser den 29 oktober 1974 att man planerar driftändringar vid stationerna i fråga den 1 juni 1975. Det är sju månader före tidpunkten för den planerade omläggningen, vilket ansluter till det tidsschema som gäller och som för kommunernas del innebär att de sex månader före en omläggning kan begära och få till stånd prövning hos regeringen av SJ:s planer.

SJ har för övrigt genom att lämna hänvisningar i skrivelserna för eventuella ytterligare kontakter hållit dörren öppen för överläggningar med kommunerna.

Herr GUSTAVSSON i Alvesta (c):

Herr talman! Jag tackar kommunikationsministern för det svar jag har fått.

Min interpellation var föranledd av att SJ:s Malmödistrikt i skrivelse till länets kommuner meddelade att betydande inskränkningar i verksamheten skulle komma att ske fr. o. m. den 1 juni nästa år. Jag angav

Tisdagen den
26 november 1974

Ang. inskränkningar i SJ:s verksamhet inom Kronobergs län

i min interpellation att inte mindre än 16 stationer var berörda. Ytterligare två stationer är emellertid berörda, vilket jag inte visste när interpellationen ställdes beroende på att dessa två stationer tillhör Hässleholms trafikområde och inte Växjö. Beslutet har väckt berättigad uppmärksamhet och förvåning. En stark opinion har kommit till uttryck från kommuner, Kommunförbundets länsavdelning, länsstyrelsen och berörd personal.

Jag har frågat om kommunikationsministern anser att de föreslagna åtgärderna är överensstämmande med de intentioner som riksdagen i våras gav uttryck för. Jag utgår ifrån att riksdagen under de närmaste åren kommer att fastställa riktlinjer för en ny trafikpolitik. Då är det anmärkningsvärt att SJ redan sommaren 1975 på 18 platser i Kronobergs län avser att försämra trafikservicen. Jag utgår ifrån att till grund för riksdagsbehandlingen av trafikpolitiken kommer att ligga bl. a. den trafikpolitiska utredningen, som enligt sina direktiv skall lägga fram förslag för att förbättra SJ:s möjligheter att hävda sig i konkurrensen med andra trafikmedel, och att vid riksdagsbehandlingen också en utvärdering kommer att ske av länsstyrelsernas arbete med den regionala trafikplaneringen.

I sitt svar säger kommunikationsministern att "den regionala trafikplaneringen inte innebär någon lösning av SJ:s möjligheter till fortlöpande rationalisering av stationsdriften utan att ett sådant rationaliseringsarbete får pågå oberoende härav inom ramen för kravet på en rimlig servicenivå i förhållande till efterfrågan på företagets tjänster."

Men, herr statsråd, är det verkligen SJ:s ensak att avgöra vad som är rimlig servicenivå i förhållande till efterfrågan på företagets tjänster? Vad har SJ haft för underlag för sin bedömning beträffande Kronobergs län? Skall en riktig bedömning göras måste kommuner och länsstyrelser vara med därför att deras planering pågår för fullt. Vad är då mer naturligt än att kommunerna och länsstyrelserna är med och diskuterar innan SJ framlägger sina förslag? SJ:s handläggning vittnar om en betänklig nonchalans mot kommuner och länsstyrelser. Det är dessa som besitter kunskapen om behovet av service och om utvecklingen inom de olika delarna av länen.

Jag betecknar inskränkningarna mer eller mindre som en skrivbordsprodukt. Det framgår bl. a. av de felaktiga uppgifter som lämnats i en del skrivelser till kommunerna. Jag kan ta följande exempel. I den skrivelse som SJ har avlåtit till Uppvidinge kommun anges antalet sålda biljetter år 1973 i Klavrestrom och Norrhult till 197 respektive 234. Enligt de uppgifter SJ:s Norrköpingsdistrikt lämnat till länsstyrelsen skall antalet vara 753 respektive 895. I ett brev till Växjö kommun anges antalet fraktgodssändningar för år 1973 vid Rottne station vara 1 619, men enligt stationsmästaren uppgår det till 2 619. Därtill kommer, herr statsråd, följande, och det är mycket anmärkningsvärt. Länsstyrelsen i Kronobergs län utreder alternativa trafiklösningar på järnvägslinjen Växjö-Åseda-Hultsfred på uppdrag av kommunikationsdepartementet. De berörda

Tisdagen den
26 november 1974

Ang. inskränkningar i SJ:s verksamhet inom Kronobergs län

kommunerna och företagen inom kommunerna har för närvarande denna utredning på remiss. Samtidigt meddelar SJ de berörda kommunerna sin avsikt att lägga ner stationerna Rottne, Klavreström och Norrhult på denna järnväg.

Herr kommunikationsminister! Hur är det egentligen ställt med kommunikationerna mellan kommunikationsdepartementet och SJ? Är även dessa indragna?

Uppvidinge kommun säger i en skrivelse till länsstyrelsen med anledning av SJ:s skrivelse att denna åtgärd, beslutad utan varje samråd med kommunen, är helt oacceptabel innan hela den framtida trafikuppläggnings på bandelen Hultsfred-Åseda-Växjö klargjorts i samband med den regionala trafikplaneringen samt en utvärdering av länsstyrelsens samhällsekonomiska specialstudie av nämnda sträcka företagits.

När man ser på det siffermaterial som SJ presenterat i sina skrivelser till kommunerna är det bara att konstatera att SJ inte har tagit hänsyn till den utveckling som pågår i flera av de berörda kommunerna. Befolkningsminskningen i vissa områden som ställer kravet på ökad kollektiv trafik har inte beaktats. Den industriella utvecklingen som har behov av järnvägstransporter har heller inte beaktats. Och den ökade belastning som landsvägarna kommer att utsättas för har inte beaktats. De samhällsekonomiska konsekvenserna har SJ helt bortsett från. Det framgår klart av de skrivelser som inkommit från kommunerna till länsstyrelsen i Växjö. Det väsentliga i ett sådant här fall är att kommuner och länsstyrelse bereds tillfälle att i ett sammanhang bedöma de samhällsekonomiska och regionalpolitiska konsekvenserna av en trafikomläggning. SJ:s preliminära beslut har fattats utan något samråd vare sig med länsstyrelse, kommuner eller berörd personal. Och jag tycker att det är anmärkningsvärt att ett statligt företag förbiser samråd och överläggningar med berörda parter – och detta i frågor som är så väsentliga som dessa och som kan leda till mycket svåra konsekvenser. Inom övriga områden av vårt samhällsliv räknas samråd och överläggningar som inte bara självklara utan också nödvändiga.

Av svaret att döma tycks inte heller kommunikationsministern ha någon förståelse för behovet av samråd, utan han avfärdar det hela med att säga att kommunerna har möjlighet att i sin tur underställa regeringen frågan för prövning.

Kommunikationsministern gör vidare gällande att SJ:s meddelande kommit kommunerna till handa i god tid och att de därmed kan begära att få till stånd prövning hos regeringen. Men om nu detta skulle vara enda utvägen och regeringen inte går kommunerna till mötes, hur blir det då? Är det statsrådets mening att kommunerna då skall svara för de kostnader som uppkommer på grund av de här omläggningarna.

I slutet av svaret anför kommunikationsministern:

”SJ har för övrigt genom att lämna hänvisningar i skrivelserna för eventuella ytterligare kontakter hållit dörren öppen för överläggningar med kommunerna.”

Jag vill än en gång upprepa: SJ har inte tagit kontakt med kommunerna innan den skrivelsen avsläts. SJ:s öppna dörr för överläggningar med kommunerna är brev "för kännedom" till kommunerna, där det anges var man kan få ytterligare upplysningar – och ingenting annat.

Till slut, herr talman, vill jag ställa följande fråga till kommunikationsministern: Vill kommunikationsministern medverka till att inte några av de aviserade trafikförändringarna genomförs av SJ innan överläggningar ägt rum mellan SJ, länsstyrelsen och berörda kommuner?

Ang. inskränkningar i SJ:s verksamhet inom Kronobergs län

Herr SELLGREN (fp):

Herr talman! Det som gäller Kronobergs län gäller av allt att döma hela landet. Enligt vad som framgår beträffande de ändringar som planeras från den 1 juni 1975 ingår tydligen i SJ:s målsättning att lägga ned inte bara så många olönsamma bandelar som möjligt utan också att dra in de olönsamma tågen på affärsbanenätet. Den frågan har sällan varit på tal i riksdagen. Men även den kräver en granskning.

Till en början vill jag – för att undvika missförstånd – klart säga ut att jag inte är anhängare av ett statistiskt förhållande i fråga om tidtabelläggnings. Självfallet måste den så nära som möjligt följa efterfrågan på transporttjänster. Men det får inte vara en självklarhet – som det tycks vara om man skall döma av SJ:s allmänna målsättning – att *samtliga* tåg skall vara lönsamma. Det finns i vårt land många bussföretag som i sina turlistor har ett flertal olönsamma bussturer, men för att transportservicen skall skötas på ett tillfredsställande sätt upprätthålls vissa underskottslinjer. SJ bör inte utgöra något undantag när det gäller att bära ansvaret för en bred transportservice.

Jag vill ta ett exempel från det trafikdistrikt jag numera tillhör. Jag säger numera, därför att den nya distriktsindelningen inom SJ fört över vår kommun, som för övrigt är större än vissa län i vårt land, från Umeådistriktet till Sundsvallsdistriktet. Norra stambanan tillhör affärsbanenätet, och utmed banan finns inom kommunens gränser ett antal stationer: Skorped, Björna, Björnsjö och Trehörningsjö. Dessa orter ligger inom kommunens glesbygd, och järnvägen har stor betydelse för folket och näringslivet i dessa byder. SJ lägger trots kommunens protester ner dessa stationer. Dessa orter är endast några få exempel. Genom indragningen av motorvagnsförbindelsen mellan Ånge och Vännäs förlorar åtta orter av- och påstigningsmöjligheter.

Ytterligare en följd av SJ:s strikta lönsamhetstänkande för varje enskild förbindelse är att trafiken på matarlinjerna nedtrappas. Det är för övrigt en tvivelaktig metod. Fortsätter man på den vägen kan snart även affärsbanenätet bli olönsamt. Från Örnsköldsvik har fram till den 25 augusti i år funnits en motorvagnsförbindelse till Mellansel som varit ansluten till dagtåget till Stockholm. Nu är den indragen. Orsaken är att SJ betraktar den som lokaltrafik. Bandelen är ca 3 mil lång och utgör som sagt matarlinje till stambannätet, samtidigt som den givetvis har be-

Tisdagen den
26 november 1974

Ang. inskränkningar i SJ:s verksamhet inom Kronobergs län

tydelse för trafiken på denna sträcka. Dagarna efter indragningen stod dagligen tiotalet resenärer på perrongen vid Örnköldsvik C framför ett tomt spår. Av detta drar jag två slutsatser. SJ har dålig marknadsföring och svag känsla för åtminstone vissa resandegrupper. SJ känner inte sitt ansvar att inför en indragning verka för att trafiken kanaliseras till andra transportmedel, om sådana finns. Detta är inte något klander mot den lokala SJ-personalen. Den står på den resande allmänhetens sida och förstår inte de direktiv som kommer från högre ort.

Det finns också ett annat anmärkningsvärt förhållande i detta sammanhang – det berördes också av herr Gustavsson i Alvesta – som måhända är ännu allvarligare till sina konsekvenser. Vid upprättandet av den regionala trafikplanen har länsstyrelsen utgått från det aktuella transportutbudet och från detta bedömt behovet för den framtida transportförsörjningen. När SJ nu reviderar sina tågtidtabeller tar man inga som helst hänsyn till förslaget till regional trafikplan. Det exempel jag nu nämner gäller tydligen hela landet. Jag drar den slutsatsen av uppgifter som jag tagit in från hela Malmödistriktet – dit även Alvesta hör – som pendang till uppgifterna från Norrlandsdistriktet. I Malmödistriktet aviserar man enorma indragningar. För att återgå till mitt tidigare anförda exempel har man i den regionala trafikplanen för Västernorrlands län räknat med att behov finns av att behålla den nyss nämnda dagförbindelsen från Örnköldsvik till Stockholm. Men SJ har redan dragit in den förbindelsen, trots att den är upptagen i denna plan. Konsekvensen blir att departementet när det skall göra sina sammanvägningar får utgå från material som inte stämmer med verkligheten. Det bästa som kan ske är att SJ går igenom de olika trafikplanerna och återställer ordningen i avvaktan på de utredningar som pågår och som skall lämna förslag och delförslag före den 1 juli 1975.

Jag vill därför fråga kommunikationsministern om han delar min uppfattning att SJ borde avvakta pågående utredningar innan man drar in olönsamma enskilda tåg på det lönsamma bannätet, särskilt beträffande sådana som ingår i den regionala trafikplaneringen.

De här frågeställningarna hänger också samman med SJ:s kalkylmetoder. Därför är frågeställningarna till sin principiella del av intresse för arbetet i den trafikpolitiska utredningen. För drygt två år sedan ställde jag en enkel fråga till kommunikationsministern angående SJ:s vägran att ge riksrevisionsverket sådan insyn i SJ:s kalkyleringsmetoder att en meningsfull revision skulle kunna verkställas. SJ satte sig över sina och samhällets revisorer. Den gången löstes frågan på något sätt efter hänvändelse till Kungl. Maj:t.

En förutsättning för att den trafikpolitiska utredningen skall kunna fullfölja sitt uppdrag i enlighet med Kungl. Maj:ts direktiv måste vara att sakkunniga och utredare får erforderlig insyn i SJ:s fasta och långsiktiga kostnader. Jag vill i det sammanhanget bara hänvisa till ett avsnitt i direktiven, där det står:

”Det bör ankomma på de sakkunniga att närmare överväga frågan

om den lämpliga utformningen av SJ:s taxor. I sammanhanget skall beaktas SJ:s kostnadsstruktur, marknadsförhållanden och servicemöjligheter. Det är av stor vikt, att taxorna ges en sådan utformning att de i önskvärd utsträckning stöder marknadsföringen av SJ:s transporttjänster och i högre grad medverkar till ett effektivt utnyttjande av SJ:s kapacitet.”

Hur skall man kunna beakta SJ:s kostnadsstruktur, om den är hemlig i viktiga delar?

Det allra väsentligaste syftet med utredningen är ju att finna metoder för att stärka järnvägens – alltså inte trafikföretaget SJ:s – konkurrenskraft i fråga om både persontrafiken och, inte minst, den långväga godstrafiken. För att kunna genomföra en meningsfull analys och upprätta konstruktiva förslag är enligt min mening full insyn i SJ:s kostnadsstruktur en ovillkorlig förutsättning. Jag har riksrevisionsverkets svårigheter i friskt minne och finner därför anledning att i den här debatten fråga kommunikationsministern, om han delar min uppfattning på den punkten.

Herr kommunikationsministern NORLING:

Herr talman! Det framgick inte klart av herr Gustavssons i Alvesta inlägg om han menade att SJ inte skulle få möjlighet att fatta några lokala och regionala beslut fr. o. m. nu. Om herr Gustavsson anser att SJ skall fråntas den rätten, då går hans krav betydligt längre än vad trafikutskottet föreslog i våras och riksdagsmajoriteten sedermera beslutade om; där framfördes vissa tankegångar om hur riksdagen bör ha möjligheter att påverka SJ:s egen utövning av sin verksamhet.

Vi hade ju en trafikpolitisk debatt före sommaren, som herr Gustavsson säkert påminner sig, och från mitt parti hävdade man då den självklara rätten för statens järnvägar, liksom för andra företag, att fatta beslut inom sina givna befogenheter. Nu blev riksdagsbeslutet den gången sådant att jag och många med mig fick litet svårigheter att klara ut var gränsen enligt riksdagens uppfattning numera skall gå för de beslut SJ fortsättningsvis skall kunna fatta självt. Men här var det en fråga som jag kanske får klargjord i nästa inlägg av herr Gustavsson – om det alltså är meningen att SJ inte skall kunna ta sådana här beslut självt och, i så fall, hur beslutsgången då skall vara. Det senare är kanske ännu viktigare.

Herr Gustavsson i Alvesta påminner om att när det gäller de stationer som han nu diskuterar har man tagit dessa preliminära beslut utan samråd med någon. Jag hävdar självfallet att preliminära beslut i sådana här frågor även fortsättningsvis skall fattas av statens järnvägar. Vem skulle annars fatta dem? Vi har ju på det här området liksom på alla andra områden skaffat oss det överklagningsinstrument som visserligen herr Gustavsson och till en del också kanske herr Sellgren inte tycker är värt så mycket men som vi väl ändå, i kraft av att vi har bestämt oss för det en gång, får använda till dess vi bestämmer oss för någonting annat i dess ställe.

Detta innebär således i det här fallet, som i andra ärenden, möjligheter

Tisdagen den
26 november 1974

Ang. inskränkningar i SJ:s verksamhet inom Kronobergs län

för berörda kommuner att utifrån SJ:s preliminära beslut, som jag sade i mitt interpellationssvar, få SJ:s planer beträffande driftförändringar överprövade hos Kungl. Maj:t – från trafikförsörjningssynpunkt eller från någon annan synpunkt som kommunerna vill hävda. Då skall man alltså vända sig till regeringen med en begäran om detta. Gör man på det sättet, så inhämtar vi sakmaterial och yttranden från SJ. Sedan delges kommunerna i sin tur både sakmaterial och yttranden och får på det sättet möjlighet att inkomma med påminnelser ytterligare en gång. Först efter den omgången tar vi ställning på basis av allt inkommet material.

Nog är väl detta tillräckligt, herr Gustavsson och herr Sellgren, för att garantera allsidig utväxling av information och synpunkter innan ärendena avgörs. Är det inte större risk om man går den väg beträffande vilken jag inte har fått bekräftat – och inte tror – att herr Gustavsson förordar den men som vi kan misstänka är alternativet, nämligen att det inte blir någon prövning någonstans? Det är ju inte alldeles säkert att en kommuns uppfattning i varje enskilt ärende är den högsta graden av visdom jämfört med andra tankegångar om hur ett beslut bör se ut.

Därför vill jag nog fortsättningsvis hävda att den lugnaste och riktigaste vägen är att följa behandlingsordningen sådan den nu är. Då får både herr Gustavsson och andra som är intresserade av detta möjligheter att i flera omgångar spela bollen till varandra. Sedan en vacker dag har man inte mer att säga, och så fattar Kungl. Maj:t ett beslut, som naturligtvis inte heller kommer att tillfredsställa alla men som ändå är överprövat på ett riktigt sätt.

Jag kan försäkra herrar Gustavsson och Sellgren att när vi får in sådana här överklaganden, remitterar vi dem till länsstyrelserna i deras egenskap av trafikplanerare. Eftersom vi nu håller på med en trafikplanering skall vi naturligtvis göra det. Då får vi även den koppling med den regionala trafikplaneringen som herrar Gustavsson och Sellgren menade att vi missar i de här fallen.

Herr Gustavsson i Alvesta har i sin interpellation erinrat om trafikutskottets betänkande nr 8 år 1974. Han citerar också TU på ett ställe: "Uppkommande frågor om nedläggningar av järnvägar och indragningar av stationer bör ses i ett mera långsiktigt perspektiv."

Nästa mening i samma utskottsbetänkande, som herr Gustavsson inte återger, löd så här: "Någon nedläggning av järnvägar skall därför inte – mot berörda kommuners vilja – ske under pågående utrednings- och planeringsarbete." Det sägs alltså inte ett ord om eventuella *stationsnedläggningar* här och för övrigt inte heller i den följande texten, utan man talar om nedläggning av *järnvägar*.

Jag säger detta bara för klarhetens skull, så att inte det citat som herr Gustavsson tagit med skulle kunna synas vara den slutliga texten och att ingenting annat skulle ha skrivits.

Låt mig också erinra om att två år efter det att vi 1970 hade satt i gång den regionala trafikplaneringen debatterade vi här i kammaren – det var alltså 1972 – en fråga som i första hand gällde SJ:s distrikts-

organisation, något som de ärade kammarledamöterna säkerligen kommer ihåg. I anledning av detta – jag upprepar att det var 1972 och att vi alltså hållit på med trafikplanering ett par år, vilket är viktigt att ha i minnet – sade sig trafikutskottet räkna med ytterligare rationalisering och effektivisering av SJ:s verksamhet. Och utskottet tillade: "Att så sker torde f. ö. vara nödvändigt för att verket skall kunna på ett ur såväl företagsekonomiska som samhällsekonomiska synpunkter riktigt och ändamålsenligt sätt fullgöra sina uppgifter enligt de av statsmakterna godtagna riktlinjerna för den statliga trafikpolitiken."

Jag har tagit fram dessa meningar, herr talman, för att visa på att riksdagens uttalanden om långsiktiga perspektiv näppeligen får tolkas så att löpande rationalisering inom verksamheten skall ligga nere. Och till yttermera visso antos detta uttalande som sagt två år efter det att vi hade börjat med trafikplaneringen; man kan alltså inte säga att detta skulle vara någonting som trafikplaneringen kunde tänkas överta.

Herr GUSTAVSSON i Alvesta (c):

Herr talman! Jag förstår att herr kommunikationsministern är litet besvärad av de här frågorna och gärna vill diskutera vid sidan om det stora problemet.

Nu ställer herr statsrådet frågan till mig, om jag menar att SJ inte skall fatta besluten. Det har jag inte sagt. Svaret på denna fråga finns i den fråga som jag ställde till statsrådet men som statsrådet inte ville svara på. Jag sade så här: Vill kommunikationsministern medverka till att inte några av de aviserade trafikförändringarna genomförs av SJ innan överläggningar ägt rum mellan SJ, länsstyrelsen och berörda kommuner? Det skulle vara intressant om jag fick ett svar på den frågan.

Jag har också den uppfattningen att de beslut som SJ fattar inte skall gå stick i stäv med riksdagens intentioner.

Herr statsrådet vidhåller att det skall vara den här gången – det skall icke vara några överläggningar. Därmed konstaterar jag ytterligare en gång att kommunikationsministern är helt oförstående för vad som är gångbart och självklart i samhället i övrigt när det gäller samråd och överläggningar. Det vill kommunikationsministern icke föra in i SJ:s verksamhet. Det är detta jag har efterlyst och det är detta man efterlyser i kommunerna, i länsstyrelsen och från personalen.

Det skall vara efterprövning av regeringen – det blir det bästa säger herr statsrådet. Vad menar herr statsrådet då med den sista meningen i interpellationssvaret: "SJ har för övrigt genom att lämna hänvisningar i skrivelserna för eventuella ytterligare kontakter hållit dörren öppen för överläggningar med kommunerna." Vad är det för överläggningar? Det skall ju inte vara några överläggningar enligt herr statsrådets senaste inlägg.

Herr statsrådet gick också helt förbi den andra frågan som jag tog upp. Sedan kommunikationsdepartementet givit länsstyrelsen i uppdrag att göra en utredning om alternativa trafiklösningar för en järnväg och

Tisdagen den
26 november 1974

*Ang. inskränkning-
ar i SJ:s verksamhet
inom Kronobergs
län*

under den tid som utredningsmaterialet är ute på remiss kommer SJ och säger att nu skall de här stationerna läggas ner. Det skulle vara intressant att få en kommentar till detta.

Jag har också framhållit att det material som SJ redovisat är felaktigt. Man tar nämligen inte hänsyn till den utveckling som är på gång. Det finns ett företag som har redovisat hur utvecklingen varit och hemställt om byggandet av en kaj för 4 000 kronor, men SJ har inte bifallit denna hemställan. Kajen skulle ha inneburit att vagnslasttrafiken ökat med över 230 procent. Företaget har erbjudit sig att själv bygga kajen, men SJ har inte svarat. Har SJ då verkligen undersökt förutsättningarna för en fortsatt trafik? Jag vägrar att tro det.

Jag fick inte heller svar på den tredje fråga som jag ställde till kommunikationsministern. Om det nu inte blir några överläggningar, och om kommunikationsministern avvisar de överklagningar som kommunerna gör och godkänner det preliminära förslaget till omläggningar, vem skall då stå för kostnaderna? Menar statsrådet att kommunerna skall bestrida de kostnader som uppstår för den trafik som måste komma till stånd?

Det vore intressant att få svar på de här frågorna.

Herr SELLGREN (fp):

Herr talman! Statsrådet uppehöll sig mycket vid överklagningsinstitutet – eller överklagningsinstrumentet som han uttryckte sig – också i sitt svar till mig. Den saken har vi debatterat en gång tidigare. Nu vill jag bara säga att det överklagningsinstrumentet inte fungerar bra. Det finns en lucka i det instrumentet, nämligen den att efter det att kommunerna har yttrat sig till SJ:s trafikdistrikt får de inte något besked om distriktets beslut utan ärendet går vidare. Därför kan kommunerna inte överklaga i laga ordning. Och när kommunerna omsider får vetskap om att beslut fattats, så överklagar man och får då beskedet av Kungl. Maj:t att klagomålen har inkommit för sent. Nu prövas emellertid denna fråga i annan ordning, sedan Örnsköldsviks kommun har tagit upp den, och vi får därför avvakta resultatet därav. Här vill jag bara säga än en gång att det finns en besvärande lucka i överklagningsinstrumentet.

Sedan tog statsrådet inte upp matartrafikens betydelse för stambanet. Herr Norling nämnde ingenting om de åtgärder som SJ vidtar och som gör att den regionala trafikplanen haltar och är överklig redan när den kommer in till departementet. Självfallet har jag ingenting emot pågående rationaliseringar av det slag som statsrådet här nämnde, och naturligtvis har jag heller ingenting emot att det finns en instans som fattar avgörande beslut i en fråga och som måste göra avvägningar, även om resultatet känns bittert för kommunerna. Men vad jag inte accepterar är att SJ i så många fall, speciellt när det gäller persontrafiken, drar in trafik och bara gör en anmälan till kommunen om detta och att SJ inte självt medverkar till att skapa goda trafiklösningar som ersättning för den trafik som läggs ned.

Slutligen fick jag inte något svar på en del andra frågor, som jag ställde. Jag noterar bara detta och skall sluta med det – om inte statsrådet vill ta upp den sista frågan som jag framställde.

Herr kommunikationsministern NORLING:

Herr talman! Det kanske inte är så stor mening med att fortsätta debatten om beslutsformerna när det gäller dessa ting. Men jag tycker fortfarande att det är märkligt att ta upp den nu, när vi håller på och slutför den första etappen av en regional trafikplanering över hela landet. Och det arbetet utförs mycket ambitiöst av alla intressenter – de enskilda kommunerna, näringslivet, länsstyrelsen och övriga. Att i detta ögonblick införa nya former för beslutsfattandet i dessa och andra frågor tycker jag personligen skulle vara att hälla grus i maskineriet. Vi har så mycket på gång som vi behöver använda krafterna till utan att vi nu också skall börja debattera nya former för besluten. Jag förstår inte heller riktigt vad de skulle tjäna för syfte.

Herr Gustavsson i Alvesta säger att det skulle kunna hända olyckor om ingenting speciellt sker. Jag vill hävda raka motsatsen. Med den beslutsordning vi nu har och som kommunerna förhoppningsvis använder, finns det ingen risk alls för att någon uppfattning skall komma vid sidan om vid beslutsfattandet, om besluten överklagas till Kungl. Maj:t. Jag är alltså ännu inte riktigt på det klara med vad herr Gustavsson är rädd för att man skall tappa bort med den beslutsordning som nu gäller. Han må ha vilken uppfattning han vill om Kungl. Maj:ts beslut, men innan ärendet kommer så långt har vi – det sade jag i min förra replik – inhämtat synpunkter i frågan från olika myndigheter och remitterat dessa synpunkter i sin tur, för att vara helt säkra på att alla har fått framföra sin uppfattning och ingen lämnats åsido.

Men det är möjligt att herr Gustavsson trots allt funnit att någonting inte blivit heltäckat med denna beslutsordning. Med den erfarenhet jag har av den tror jag emellertid inte att det kan gälla några stora och väsentliga frågor. Jag nöjer mig med att säga det.

Sedan vill jag som min uppfattning framhålla att det borde vara besvärligt för SJ att fatta sådana här övergripande beslut – jag tänker då också på beslut angående trafikplaneringen – alldeles på egen hand. SJ skall fatta de lokala och regionala besluten. Men herr Gustavsson i Alvesta och även herr Sellgren säger att SJ också måste tänka på hela den regionala trafikplaneringen när SJ fattar sina beslut. Ja, ja, så långt det nu är möjligt för SJ att göra det. Men det är kanske inte att begära av SJ, med de resurser SJ har – de är inte outtömliga – att man också i varje enskilt fall skall kunna se vad beslutet får för inverkan på trafikplaneringsarbetet i ett angränsande län, osv. Det är bara detta jag menar när jag säger att Kungl. Maj:t trots allt har möjligheter att se frågorna i ett större sammanhang, också med tanke på trafikplaneringen, som nu håller på att slutföras. Jag tror att det kan vara en vinning att handlägga frågorna på detta sätt just nu – det är det mer nu än i andra sammanhang.

Tisdagen den
26 november 1974

Ang. inskränkningar i SJ:s verksamhet inom Kronobergs län

Det är väl inte obekant för någon här i kammaren att Kungl. Maj:t har fattat beslut i sådana här ärenden. Vi fattade i våras ett beslut som rörde en stor samling sådana ärenden i Jämtland. Inte blev alla nöjda med Kungl. Maj:ts beslut då – det vet jag bestämt. Men Kungl. Maj:t hade ändå möjlighet att göra en samlad slutlig bedömning av SJ:s förslag. En del av dessa kunde vi inte gå med på och andra ansåg vi det möjligt att bifalla. Och jag kan försäkra att ärendena fick en mycket seriös behandling, som föregicks av uppvaktningar, synpunkter och yttranden. Vi är alltså inte helt renons på konkreta exempel i sådana här sammanhang.

När herr Gustavsson ställer frågor om lokal och regional trafik är det väl också viktigt att slå fast vem som skall betala. En nytta med det regionala trafikplaneringsarbete som vi håller på med är att vi börjar bli på det klara med vem som skall ha ansvaret för de olika trafikformerna, för den lokala trafiken och för den regionala. Vi börjar nu verkligen få ett underlag för beslut i frågan vem som skall ha de olika ansvarsområdena, och det tycker jag är till stor nytta.

Slutligen, herr Sellgren, var jag kanske inte beredd på frågan om materialet till trafikpolitiska utredningen. Herr Sellgren sade att ni inte hade fått det från statens järnvägar. Jag känner till litet om det – självfallet gör jag det! Min enda kommentar i det här ögonblicket får bli att utredningens ordförande tidigare i år har för mig anmält de här frågorna och konstaterat vilket material man har begärt men icke fått SJ:s medgivande att använda sig av. Min enda åtgärd hittills i det sammanhanget är att jag har meddelat statens järnvägar att det är angeläget att utredningen får tillgång till det material som krävs för dess uppdrag. Jag har sagt att ett nära och förtroendefullt samarbete mellan utredningen och SJ är önskvärt och nödvändigt. Jag har också sagt att ett långtgående tillmötesgående när det gäller utlämnandet av utredningsmaterial är naturligt, och i fråga om det av utredningen begärda materialet har jag sagt att åtskilligt tycks vara av den karaktären, att det inte bör föranleda några större problem, men att det i vissa fall även kan röra sig om material som är känsligare med hänsyn till SJ:s marknadsföring och marknadsrelationer. Jag har dessutom sagt att det inte är möjligt för mig att göra en närmare bedömning av materialet, utan jag har menat att det bästa för att få en naturlig hantering av frågan skulle vara, om företrädare för arbetsgruppen inom utredningen och SJ kunde samsas om tagen och gå igenom vad som är möjligt och vad som inte är möjligt att göra. – Detta är den åtgärd som jag har vidtagit i den här frågan.

Eftersom man av herr Sellgrens inlägg lätt kunde få uppfattningen att det enbart är generaldirektören vid SJ som har satt sig på tvären i de här frågorna, vill jag tillägga följande. Jag vet att både herr Lothigius och herr Sellgren och – om jag inte är fel underlättad – även herr Börjesson i Glömminge har protesterat i utredningen mot detta. Till yttermera visso lär herrar Sellgren och Lothigius ha reserverat sig mot majoritetsbeslutet i utredningen att icke vidta någon speciell åtgärd.

När jag hörde detta tänkte jag att den här världen är ganska märklig ibland. I utredningen sitter alltså herr Lothigius och reserverar sig mot att SJ inte lämnar ut ett visst material. I utredningen sitter också herr Börjesson i Glömminge och protesterar mot att SJ inte utlämnar material. I SJ:s styrelse sitter samtidigt herr Turesson i Mora, som är partivän till herr Lothigius, och trumfar igenom beslutet om att SJ inte skall lämna ut materialet. I SJ:s styrelse sitter vidare Axel Wikberg, centerpartist, och trumfar igenom att materialet inte skall lämnas ut, och då protesterar herr Börjesson i Glömminge våldsamt mot detta i utredningen. Umgås ni aldrig inom era respektive partier i sådana viktiga frågor, innan ni protesterar och reserverar er och eventuellt också kapitulerar?

Herr GUSTAVSSON i Alvesta (c):

Herr talman! Jag förstår inte vad det var som herr statsrådet talade om nu senast. Det är väl ingen offentlig utredning som har lagt fram något material ens, såvitt jag vet.

Statsrådet säger att vi är inne i slutskedet av den regionala planeringen. Ja, men det är just därför som det är så egendomligt att SJ vid det tillfället kommer och föreslår indragningar på detta sätt och därmed rycker undan grunden för en del av hela arbetet.

Sedan säger statsrådet att det inte finns någon anledning att nu få nya former för beslutstagandet. Vem har begärt det? Det har jag ju inte efterlyst. Jag gör visserligen inte anspråk på att vara någon pedagog, men när jag har sagt det två gånger här, trodde jag ändå att statsrådet skulle förstå mig. Vad jag har efterlyst, herr statsråd, är samrådet mellan kommunerna, SJ och länsstyrelsen, innan SJ skickar ut det här materialet. Jag frågar än en gång, herr statsråd: Vad är meningen med de tre sista raderna i interpellationssvaret om att dörren är öppen för överläggningar med kommunerna?

”Jag förstår inte vad herr Gustavsson är rädd för”, säger statsrådet. Jag har inte visat någon rädsla. Jag har ställt frågor till statsrådet. Statsrådet kan ju också lyssna på vad länsmyndigheterna anser. Kommunerna i Kronobergs län med socialdemokratiskt styre har inte heller samma uppfattning som statsrådet. Jag har även haft samtal med den berörda personalen, som är mycket förvånad över att den inte har underrättats om inskränkningarna innan breven gått ut till kommunerna.

Ansvarsfördelningen när det gäller den lokala och den regionala trafiken bör vara klar, säger kommunikationsministern. Därmed fick jag indirekt det svaret att det är kommunerna som skall ta ansvaret för kostnaderna i samband med de omläggningar som SJ aviserar till den 1 juli. Men det torde inte vara statsrådet obekant att kommunerna redan har gjort upp sin budget för nästa år. Där finns inga pengar anslagna för detta ändamål. Det här beslutet har kommit från SJ efter det att kommunerna har haft sin budgetbehandling.

Jag skulle kunna redovisa mycket material från kommuner och företag där de visar vilket behov de har av SJ:s service. Jag förstår inte att

Tisdagen den
26 november 1974

Ang. inskränkningar i SJ:s verksamhet inom Kronobergs län

inte landets kommunikationsminister är intresserad av att järnvägstrafiken kan öka, att de olika företagen får möjligheter att i ökad utsträckning använda sig av SJ:s tjänster. Det behovet hade SJ kunnat få reda på om man hade tagit kontakt med vederbörande kommuner eller t. ex. med länsstyrelsen.

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

Herr SELLGREN (fp):

Herr talman! Det var ett på det hela taget tillfredsställande svar som jag till sist fick av statsrådet beträffande trafikpolitiska utredningens behov av tillgång till erforderligt material. Statsrådet säger att "vad jag hittills har gjort" – det är alltså inget avslutat arbete – "är att framhålla för SJ hur angeläget det är att få tillgång till erforderligt material". Det var ett mycket värdefullt uttalande. Jag tycker precis som herr statsrådet att det är naturligt att SJ lämnar ut det materialet till de sakkunniga och experter som sysslar med dessa frågor och som behöver materialet för sitt arbete. Men nu har inte erforderligt material lämnats ut. Det kanske har lämnats ut så mycket som behövs för dagens arbete, det kan jag inte bedöma, men det är inte erforderligt material för det fortsatta arbetet.

Min fråga blir då: Herr statsrådet har väl inte släppt den här frågan? Om erforderligt material inte lämnas ut kommer väl Kungl. Maj:t att se till att det blir tillgängligt?

Herr statsrådet ville för klarhetens skull nämna att det inte bara är generaldirektör Lars Peterson utan hela styrelsen som har sagt nej till att lämna ut materialet. Jag vet det, och därför uttryckte jag mig som jag gjorde. Om nu SJ:s styrelse är övertygad om att den inte kan lämna ut erforderligt material har väl Kungl. Maj:t möjlighet att fatta ett övergripande beslut i den frågan precis som i ett annat ärende som vi tidigare har talat om beträffande kommunernas klagomål? Då är det min förhoppning att Kungl. Maj:t inte betraktar statens järnvägars kalkyler och grundmaterial när det gäller de långsiktiga kostnaderna som mer hemlighetsfulla än motsvarande handlingar i varje annat affärsdrivande företag i vårt land.

Herr LOTHIGIUS (m):

Herr talman! Jag hade tänkt att ta upp frågan om detta SJ:s material i samband med ett interpellationssvar som står upptaget längre ned på föredragningslistan, men eftersom saken berörts i denna debatt, är det lika bra att vi redan nu klarar ut den diskussionen.

SJ vägrar att lämna ifrån sig det material som vi behöver för att kunna fullgöra vårt utredningsarbete enligt direktiven. SJ åberopar därvid sekretessbestämmelserna. Utredningen har, så som jag bedömt dess arbete, redan försenats flera månader på grund av att vi inte fått tillgång till detta material.

Jag vill fråga kommunikationsministern: Vad är det som hindrar statsrådet och departementet från att ge SJ order om att frisläppa det material som vi behöver? Vad är det som gör att politiker och övriga ledamöter av utredningen icke får förtroendet att handskas med sekretessbelagt material? Jag vore tacksam för ett svar på den frågan. Vi är i utskottsarbetet vana vid att få del av sekretessbelagt material, och vi bevarar sekretessen.

I kommunikationsministerns direktiv till utredningen sägs att de sakkunniga får samråda med myndigheter samt begära uppgifter och yttrandena. Vi hindras alltså att göra det. Vi kan inte fullgöra vår uppgift om vi inte får del av detta material.

Kommunikationsministern har begärt att en delutredning skall vara färdig till den 1 juli. Det står i direktiven att vi skall behandla SJ:s taxor och frågan om SJ:s trafiksvaga nät. Dessa uppgifter fick vi den 29 april. Hur skall detta gå till när SJ-generalen faktiskt sitter på handlingarna?

Är det på grund av att kommunikationsministern inte lyckats bemäktiga sig materialet eller är det på grund av något annat trubbel som kommunikationsministern tydligen känner behov att tala om nedläggningar av järnvägar i detta land? Vi har faktiskt fått i uppgift att försöka reda ut det i utredningen.

Kommunikationsministern säger att det i SJ:s styrelse sitter representanter för våra partier, och han frågar: Vad har ni för kommunikation er emellan? Men dessa representanter har sett frågan mot bakgrunden av sin verksamhet. Vi å vår sida har att tillvarata utredningens intressen och fullgöra det arbete som kommunikationsministern har ålagt oss, men vi upptäcker att vi inte klarar den uppgiften om vi inte får något material. En del av detta material skall behandlas i en särskild grupp, men vad får vi politiker för underlag för vårt arbete? Varför litar Ni inte, herr kommunikationsminister, så mycket på oss politiker att Ni vill ge oss det material vi behöver för att kunna fullgöra den utredning som Ni själv har beställt? Hur skall då svenska folket kunna lita på att utredningens resultat blir av den arten att det kan läggas till grund för en saklig debatt från allmänhetens sida om de trafiksvaga bandelarna?

Herr kommunikationsministern NORLING:

Herr talman! Vi skall inte förstora den här frågan alltför mycket, herr Lothigius. Jag har försökt bilda mig en uppfattning, så långt det varit möjligt, om vad det gäller för material man begärt, vilket material man kunnat få del av och vad det i stort sett är man inte fått ut. Jag håller gärna med om att det bästa vore om man finge fram allt sakmaterial. Men hade det varit så enkelt hade vi inte behövt stifta 34 a § i lagen om inskränkningar i rätten att utbekomma allmänna handlingar. Om det förhållit sig som herr Lothigius säger hade den paragrafen inte haft någon funktion. Lika litet hade det funnits något behov av andra beslut under åren som lägger sekretess på vissa handlingar. Hur vi än diskuterar dessa frågor i kammaren lär det vara väldigt svårt både för herr Lothigius

Tisdagen den
26 november 1974

Ang. inskränkningar i SJ:s verksamhet inom Kronobergs län

och för mig eller någon annan att kunna säga att man sitter inne med den sista sanningen om vad som skall lämnas ut i form av underlagsmaterial eller inte.

Jag tror absolut inte att de direktiv jag på sin tid skrev till trafikpolitiska utredningen skulle binda fast utredningen i hela dess fortsatta arbete. Jag har inte direktiven med mig i talarstolen så jag kan inte citera ur dem, men jag tror jag törs säga till herr Lothigiuss att så står det inte. Det *måste* vara möjligt att med all respekt för sekretessbestämmelserna kunna föra arbetet i arbetsgruppen vidare. Det *kan tänkas* att slutprodukten från arbetsgruppen inte blir så god som vi hade hoppats på grund av detta. Men då får vi finna oss i det. Vi skall inte behöva avbryta arbetet, som herr Lothigiuss säger att det nästan är fråga om, eller i övrigt misströsta om hela utredningens fortsatta arbete.

Jag tror det är fel – utan att ha varit inkopplad på annat sätt än jag redogjort för här – att låsa fast sig på det sätt man gör här. Vi måste konstatera att här finns två olika uppfattningar om visst material, och så får man försöka – som jag sagt i mina samtal med SJ-ledningen – kompromissa. Någon annan väg gives knappast ur det här problemet.

Herr Gustavsson i Alvesta talade om att budgetarbetet var klart i kommunerna när beskedet kom från SJ. Det fanns enligt herr Gustavsson i Alvesta inga möjligheter för kommunerna att göra någonting åt dessa frågor så sent som beskedet kom från SJ. Det kan jag ha full respekt för. Jag vet bara att Svenska kommunförbundet har, i anledning av framställningar från ett antal kommuner som undrat hur de skall behandla dessa frågor, så sent som i oktober månad i fjol skrivit till alla kommuner och talat om handläggningsordningen i det här fallet. Jag har en kopia av cirkuläret här men jag skall inte trötta er med att läsa upp det. Huvudinnehållet i cirkuläret är att om en kommun får klart för sig att sådana här planer finns hos SJ har man från ett visst datum möjlighet att hos Konungen överklaga. Det har jag talat om tidigare här i debatten. Med detta har jag bara velat säga att Kommunförbundet i alla fall har meddelat alla kommuner handläggningsordningen, och om det sedan inte klaffar med kommunernas budgetarbete kan vi för dagen inte göra något åt det.

Herr LOTHIGIUS (m):

Herr talman! Nu kanske det låter litet annorlunda. Kommunikationsministern säger att vi kanske får nöja oss med att slutprodukten inte blir så god som vi hoppats. Det är det vi befarar. Vi befarar att allmänheten inte blir nöjd, och jag skulle vilja fråga kommunikationsministern: Inger inte kommunikationsministern att vi kommer att möta en debatt där misstron fortfarande finns kvar?

Det har visat sig att de sekretessbestämmelser som finns har gett utskottsledamöter möjlighet att få del av sekretessbelagda handlingar, och då förstår jag inte varför inte en utredning skulle kunna få del av sådana.

Kan jag tolka herr kommunikationsministern så att han följer den nya författningens uttryckssätt att myndigheter skall räkna varandra han-

den och att alltså herr Peterson och herr Norling räcker varandra handen så att vi vanliga politiker kan få det material vi behöver för att fullgöra den uppgift som herr Norling och svenska folket har givit oss?

Herr GUSTAVSSON i Alvesta (c):

Herr talman! Jag vill säga till statsrådet att jag också har läst den handläggningsordning som Kommunförbundet har skickat ut. Men de problem som uppstår för kommunerna om det som SJ har aviserat skulle bli verklighet intresserar sig statsrådet inte för. Det är bara att konstatera.

Statsrådet har inte på något sätt velat kommentera den fråga som jag ställde och som tydligen är mycket känslig: Här har statsrådet själv eller kommunikationsdepartementet uppdragit åt länsstyrelsen att göra en trafikundersökning och framlägga alternativa förslag, men trots att utredningen är ute på remiss aviserar SJ indragningar – vilken logik finns det i ett sådant handlande? Statsrådet anser att SJ inte har någon anledning att tillämpa de principer som i dag är gångbara överallt i samhällslivet, såsom samråd och överläggningar. Sådant behöver inte existera enligt hans uppfattning. Av statsrådets inlägg får man den uppfattningen att han anser att det är bra som det är, och det finns inte någonting att göra åt saken. Jag måste säga att landets kommunikationsminister ger ganska dystra besked.

Herr kommunikationsministern NORLING:

Herr talman! Det är, som sagt, inte stor idé att fortsätta denna debatt. Om herr Gustavsson i Alvesta av mina inlägg fått den uppfattningen att jag är emot allt samarbete och samråd, så må det väl vara hänt.

Jag har här flera gånger försökt att tala om hur det går till; med möjligheter att överklaga till olika instanser – i sista hand till Kungl. Maj:t – och hur Kungl. Maj:t i sin tur remitterar trafikplaneringsärenden till länsstyrelserna. Det hörde herr Gustavsson tydligen inte alls. Att man sedan kan låta kommunerna på nytt ta del av olika yttranden är kanske inte enligt herr Gustavssons mening samråd och samarbete. Är det inte herr Gustavssons uppfattning, så kan jag inte hjälpa det. Vi har i alla fall arbetat så under alla år, och vi kommer att göra det. Jag är alldeles säker på att många andra än vi som debatterar här kommer att uppfatta den här diskussionen – åtminstone den senare delen – som ett försök att misstänkliggöra varandra och inte som ett sätt att komma framåt på.

Herr GUSTAVSSON i Alvesta (c):

Herr talman! Jag måste tyvärr säga till statsrådet Norling att om SJ-distriktet i en skrivelse för kännedom till kommunerna meddelar att vidare upplysningar kan inhämtas på ett visst telefonnummer, så kallar jag det inte för samråd och överläggningar.

Överläggningen var härmed slutad.

Tisdagen den
26 november 1974

*Om bättre överens-
stämmelse mellan
den svenska och
den norska
trafikpolitiken*

§ 10 Om bättre överensstämmelse mellan den svenska och den norska trafikpolitiken

Herr kommunikationsministern NORLING erhöll ordet för att besvara herr *Stjernströms* (c) den 7 november framställda interpellation, nr 150, och anförde:

Herr talman! Herr Stjernström har frågat om regeringen har tagit några initiativ i enlighet med riksdagens uttalande under årets vårsession för att tillgodose kravet på en bättre överensstämmelse mellan den svenska och den norska trafikpolitiken.

I det uttalande av riksdagen – trafikutskottets betänkande 1974:8 och riksdagens skrivelse 1974:230 – som åsyftas i interpellationen behandlas flera frågor beträffande de svensk-norska kommunikationerna. Där tas upp bl. a. den fråga som herr Stjernström närmast syftar på, nämligen järnvägsfrakterna.

De vanliga internationella godstarifferna för vagnslastgods bestäms – med vissa mindre modifieringar – genom att man lägger samman frakterna för varje järnvägsförvaltnings delsträcka enligt nationell taxa. Detta innebär att själva gränspassagen medför en fördyring genom att de lägre – dvs. avståndsdegressiva – taxorna för längre transporter inte kan utnyttjas fullt ut. Efter ett samarbete mellan de svenska och norska järnvägsförvaltningarna infördes år 1965 för vagnslastgods i den svensk-norska trafiken en gemensam tariff, Nordisk enhetstariff, som eliminerar nämnda olägenhet genom att det sammanlagda avståndet i Sverige och Norge läggs till grund för taxeberäkningen. Tariffreformen innebar en genomsnittlig fraktnedsättning i storleksordningen 10 procent. För högvärdiga varor i vissa avståndskombinationer blev fraktnedsättningen genom reformen så stor som 30 procent.

Utöver den taxenedsättning som följer av den nordiska enhetstariffen medger SJ generellt ett särskilt fraktavdrag för export- eller importgods som fraktas från eller till Sverige över Trondheimsfjordens hamnar, dvs. bl. a. hamnarna i Trondheim och Hommelvik. Fraktavdraget varierar mellan en och fem kronor per ton beroende på fraktsträckan i Sverige och varuslaget.

Det kan tilläggas att det gällande tariffsystemet är kombinerat med ensartade och förenklade regler för expediering, fraktfördelning och redovisning. Även arbetet med de alltmer betydelsefulla individuella fraktavtalen med storkunder har underlättats genom de nya tarifferna. Därigenom har möjligheterna att lämna kommersiellt betingade rabatter ökat.

Även vid en genomgående avståndsdegressiv godstariff som den nordiska enhetstariffen får givetvis kostnadsläget inom berörda järnvägsförvaltningar betydelse. Den norska järnvägsgodstaxan är sålunda genomsnittligt mer än 50 procent högre än SJ:s godstaxa. Detta förhållande måste beaktas när man gör jämförelser mellan fraktkostnaderna vid rent nationella transporter och transporter som rör mer än ett land.

För att pröva vilka ytterligare åtgärder som behöver vidtas i fråga om

den svensk-norska trafiken har beslutats att en särskild expertgrupp skall tillsättas i anslutning till Nordiska ämbetsmannakommittén för transportfrågor. Arbetsgruppen skall dels undersöka i vad mån och på vad sätt utvecklingsförutsättningarna för transporter mellan Norge och Sverige över den s. k. Trondheimsleden påverkar kommunikationerna och valet av transportlösningar i berörda delar av länderna, dels värdera effekterna positivt och negativt av olika tänkbara åtgärder som syftar till att underlätta ifrågavarande kommunikationer.

Herr STJERNSTRÖM (c):

Herr talman! Jag ber att få tacka för svaret på min interpellation. Frågan om trafiken mellan Jämtland och Tröndelagen har varit föremål för behandling här i riksdagen vid ett flertal tillfällen. Skälet är att Trondheimsleden bedöms som ett bra transportalternativ för Norrlands inland och ett led i strävandena att nå lägre transportkostnader och därmed förbättra förutsättningarna för industriutveckling i området. Riksdagsledamöter från Jämtland har vid skilda tillfällen framfört krav på att regeringen skulle ta sig an problemet, och vid samtliga tillfällen de senaste åren har kommunikationsminister Norling stått som svarande. Han har därvid mobiliserat en inte föraktlig uppfinningsrikedom när det gällt att finna formuleringar, ämnade att ge sken av att regeringen varit intresserad av att frågan skulle lösas och hindren utplånas, trots att regeringen i själva verket nog varit ointresserad och därför ganska passiv i sammanhanget.

Den 23 november 1972 besvarade kommunikationsministern en interpellation angående Trondheimsledens utbyggnad. Han framhöll att en eventuell utbyggnad av Trondheimsleden enligt hans mening kunde ske först när resultatet av den regionala trafikplaneringen blivit klart.

Den 29 maj 1973 under en trafikpolitisk debatt här i kammaren fastslog kommunikationsministern att denna fråga är viktig, men att det fanns skäl att vänta med initiativ från regeringens sida. Frågan skulle behandlas av Nordiska rådets ämbetsmannakommitté för trafikfrågor. Jag citerar kommunikationsministern: "Den frågan är alltså under utredning i Nordiska rådets ämbetsmannakommitté, och där sitter kunnigt och förnuftigt folk som säkert ganska snart kommer att tala om vad de tycker i dessa frågor."

Mig veterligt har ämbetsmannakommittén ännu inte tyckt någonting offentligt i frågan, men nu kommer kommunikationsministern i sitt svar med den uppmuntrande överraskningen att en ny kommitté skall tillsättas. Hänvisandet till ämbetsmannakommittén har naturligtvis endast varit ämnat att – jag måste tyda det så – kamouflera regeringens ointresse i frågan eftersom ämbetsmannakommittén inte går in i detaljfrågor utan utser särskilda arbetsgrupper som får fördjupa sig i sådana frågor.

Interpellationssvarets första del skall jag inte närmare kommentera, eftersom det redovisar gällande regler och bekräftar vad utskottet sade i våras. Samma regler gällde nämligen i maj när riksdagen behandlade

Tisdagen den
26 november 1974

*Om bättre överens-
stämmelse mellan
den svenska och den
norska trafikpoliti-
ken*

frågan. I trafikutskottets betänkande nr 8 behandlas motionen 796, och i anledning av den säger utskottet: "I likhet med motionärerna konstaterar utskottet dock att flera frågor kvarstår olösta, vilket gäller både järnvägs- och lastbilstrafiken. En bättre överensstämmelse mellan den svenska och norska trafikpolitiken bör åstadkommas. Det torde därför enligt utskottets uppfattning böra ankomma på Kungl. Maj:t att ta erforderliga initiativ för att ernå en tillfredsställande och snar lösning av dessa frågor." Bakom denna skrivning ställde sig en enig kammare i maj 1974.

Är nu det initiativ som regeringen säger sig ha tagit, nämligen tillsättandet av ytterligare en kommitté, tillräckligt för att fullfölja riksdagsbeslutet? Sannolikt inte. I svaret pekas exempelvis på förhållandet att järnvägstaxan på den norska sidan är 50 procent högre än i Sverige och sålunda slår igenom på kostnaderna. Det var sannerligen ingen nyhet och för övrigt ingenting att utreda. Det är en förhandlingsfråga, och det är en uppgift för den svenska regeringen att uppta förhandlingar med den norska regeringen om den frågan. Enligt min uppfattning är detta ingen kommittéuppgift.

Tyvärr har jag tidigare nödgats konstatera att regeringen visat sig passiv i den här frågan. Det har också riksdagen ansett och därför beslutat att regeringen bör ta initiativ, men trots detta innehåller interpellationssvaret så litet av konstruktivt initiativ. Mot bakgrund av riksdagsbeslutet måste nog regeringens inställning efter interpellationssvaret karakteriseras som, mildt uttryckt, passiv. Norrlands inland behöver av väl kända skäl det här transportalternativet, men om regeringen inte tar djärvt grepp än de nu redovisade kommer i vart fall ingen snar lösning att presenteras från regeringshåll.

Herr kommunikationsministern NORLING:

Herr talman! Det är inte riktigt att göra denna sak till något så enkelt som herr Stjernström gör. Han raljerar över att vi har tillsatt en arbetsgrupp inom nordiska ministerrådet. Det är ett dåligt försvar, tycker jag, i ett sådant här viktigt ärende att på det sättet kritisera myndigheter. Det är inget märkligt att man tillsätter arbetsgrupper i olika sammanhang, men det kanske inte herr Stjernström känner till.

De frågor som herr Stjernström har interPELLERAT om är upptagna i nordiska ministerrådets verksamhetsprogram, där de skall finnas och dit de kom så snabbt som det över huvud taget var möjligt. Att man sedan tillsätter en arbetsgrupp att utreda dessa frågor betraktar herr Stjernström som något märkvärdigt. Jag vet inte hur herr Stjernström tror att man arbetar i sådana här sammanhang, men jag kan upplysa om att detta med arbetsgrupper inte är någonting nytt.

Det vore bättre att herr Stjernström konkretiserade sin kritik och talade om på vilka punkter det enligt hans uppfattning är värt att ytterligare diskutera detaljfrågor. Jag trodde att det var detta han var ute efter. Men herr Stjernström hade alltså bara interPELLERAT för att kritisera denna

Tisdagen den
26 november 1974

*Ang. nedläggningen
av olönsam
järnvägstrafik,
m. m.*

arbetsgrupp. Annars hade jag tänkt ta chansen att med honom diskutera ett par tre ting som berör järnvägstrafiken, vägtrafik, transportstöd och mycket annat. När jag nu hört vad herr Sjernström var ute efter avslutar jag för min del debatten.

Herr STJERNSTRÖM (c):

Herr talman! Jag var ute efter att få reda på vilka kraftfulla initiativ regeringen har tagit med anledning av riksdagens beslut. Jag hoppas att min ganska negativa inställning till regeringens initiativ är fel. Men det finns i varje fall ingenting som ännu har bevisat det. Regeringen har under en rad år hänvisat till en sittande kommitté. När så riksdagen på grund av missnöje med den brist på handlingskraft regeringen har visat beslutar att regeringen bör ta initiativ i denna fråga och regeringen ånyo hänvisar till en kommitté, kan man bli misstänksam. Det är möjligt att denna åtgärd kan vara tillräcklig, men jag hyser vissa tvivel därvidlag.

I min interpellation omnämnde jag t. ex. möjligheterna att ta upp direkta förhandlingar med den norska regeringen om biljettpriser och taxesättning på den norska sidan. Jag kan inte förstå annat än att det är möjligt för regeringen att om viljan finns ta upp sådana förhandlingar. Vissa företag har lyckats genomdriva ordentliga fraktnedsättningar på den norska sidan. Då borde även den svenska regeringen kunna hävda att en sådan taxesättning bör införas för trafiken mellan Jämtland och Tröndelagen. Regeringen borde kunna göra det, om den har ett påtagligt intresse av att denna fråga närmar sig en positiv lösning. Men det är det jag be-
tvivlar.

Statsrådet försöker dölja det svaga intresset genom att visa indignation, men den indignationen är nog inte större än den man känner i de bygder som berörs och där man noterar vilket ringa intresse regeringen hittills har ägnat saken.

Överläggningen var härmed slutad.

§ 11 Ang. nedläggningen av olönsam järnvägstrafik, m. m.

Herr kommunikationsministern NORLING erhöll ordet för att i ett sammanhang besvara

dels de den 16 oktober framställda interpellationerna

nr 115, av herr *Dahlgren* (c),

nr 101, av herr *Sven Gustafson* i Göteborg (fp),

nr 92, av herr *Lothigius* (m) och

nr 110, av herr *Magnusson* i Kristinehamn (vpk),

dels de i kammarens protokoll för den 16 oktober intagna frågorna

nr 242, av herr *Eriksson* i Arvika (fp) och

nr 241, av herr *Henmark* (fp),

och anförde:

Tisdagen den
26 november 1974

*Ang. nedläggningen
av olönsam
järnvägstrafik,
m. m.*

Herr talman! Herr Dahlgren har frågat mig om jag räknar med att trafikpolitiska utredningen skall fullfölja sitt arbete enligt sina direktiv och de intentioner som riksdagen våren 1974 gav uttryck åt.

Herr Gustafson i Göteborg har frågat mig *dels* om jag anser att nedläggning av järnvägstrafik bör äga rum innan den trafikpolitiska utredningen framlagt sina förslag beträffande beräkningsmetoden för det olönsamma järnvägsnätet och beträffande SJ:s verksamhet över huvud taget, *dels* vilka åtgärder jag ämnar vidtaga för att SJ skall verkställa riksdagens beslut att SJ bör utarbeta ett offensivt aktionsprogram i syfte att öka järnvägstrafiken och *dels* om jag anser det rimligt att SJ fortfarande använder s. k. snittaxa vid kombinerade resor tåg-buss, vilket innebär att resenär som innehar färdbiljett för en resa får betala extraavgift om SJ på någon del av sträckan satt in landsvägsbuss i stället för tåg. I anslutning härtill har herr Gustafson också frågat mig, hur sistnämnda förhållande stämmer med uppgiften att landsvägsbussen skulle vara så mycket billigare, samt om jag vill se till att riksdagens beslut beträffande snittaxan respekteras.

Herr Lothigius har frågat mig, om jag ämnar ge trafikpolitiska utredningen nya direktiv som motsvarar de av mig offentligt framförda uttalandena.

Herr Magnusson i Kristinehamn har frågat mig *dels* om jag delar uppfattningen att en samhällsekonomisk syn bör läggas på frågan om upprätthållande av trafiksvaga bandelar, *dels* om jag inte anser att det, för bedömningen av anslaget till s. k. olönsam trafik, är angeläget att avvakta resultatet av den trafikpolitiska utredningens arbete.

Herr Eriksson i Arvika har frågat mig av vilket skäl jag uttalar mig angående nedläggningar av olönsam järnvägstrafik innan trafikpolitiska utredningen haft tillfälle att ta ställning till saken.

Slutligen har herr Henmark frågat mig, om jag är beredd att lägga icke blott företagsekonomiska utan även samhällsekonomiska synpunkter på aviserad nedläggning av järnvägsstationer.

I anslutning till de framställda interpellationerna och frågorna vill jag allmänt framhålla följande.

Vår trafikpolitik syftar till att skapa en tillfredsställande transportförsörjning i landets olika delar. Det gäller härvidlag att ge allmänheten en med hänsyn till förhållandena i respektive regioner lämpligt utformad kollektiv trafikservice, som i rimlig utsträckning tillgodoser behoven av arbets-, service- och fritidsresor. Det gäller också att ge näringslivet möjligheter att utföra sina transporter i rationella former, som bidrar till företagets förmåga att hävda sig på marknaden. På trafikservicen ställs kraven att den skall erbjudas till rimliga priser och på ett samhällsekonomiskt riktigt sätt.

I det samhällsekonomiska kravet ligger att trafiktjänsterna skall tillhandahållas i former som ger de lägsta samhällsliga kostnaderna och då med hänsyn tagen till de regional- och näringspolitiska målsättningar

som statsmakterna ställt upp. Miljö-, trafiksäkerhets- och arbetarskyddsaspekter skall beaktas i sammanhanget.

Med dessa utgångspunkter följer en strävan att åstadkomma en arbetsfördelning på transportområdet, som låter olika slag av transportuppgifter utföras av det transportmedel – eller den kombination av transportmedel – som är bäst lämpad för ändamålet.

Kravet på en rationell arbetsfördelning skärps med de successivt ökade krav på resurser som ställs av olika delar av transportsektorn. Den årliga medelsanvisningen till det allmänna vägnätet, till investeringar i fast och rullande järnvägsmateriel, till täckande av underskott i driften av det trafiksvaga järnvägsnätet, till farleds- och säkerhetsanordningar för sjöfarten och till utbyggnad av flygplatser etc. uppgår i dagens läge till belopp i storleksordningen 4–5 miljarder kronor. Ytterligare mycket betydande anspråk redovisas av myndigheterna i årets anslagsframställningar liksom i utgiftsprognoserna för de närmaste åren.

Med dessa resursanspråk är det nödvändigt med en prioritering såväl i förhållandet mellan transportsektorn och andra angelägna samhällssektorer som i förhållandet mellan olika delar av transportsektorn. Inom denna får insatser och besparingar göras med hänsyn till vad som inom ramen för tillgängliga resurser förväntas ge det största samhälleliga utbytet. Och vid denna prioritering måste också beaktas behovet av utrymme för särskilda regionalpolitiska insatser på transportområdet. Jag tänker då på den successiva utvecklingen av transportstödet till de norra delarna av landet, transportstödet till trafiken på Gotland och bidragsgivningen till lokal och regional busstrafik.

För att kunna göra de riktiga trafikpolitiska avvägningarna är det givetvis angeläget att ha tillgång till en övergripande trafikplanering, som närmare konkretiserar vad som för olika delar av landet skall läggas i begreppet tillfredsställande trafikförsörjning och som anger hur en sådan skall uppnås med lämpligt samspel och lämplig arbetsfördelning mellan olika trafikmedel. Behovet av en sådan övergripande planering har regeringen velat tillgodose med den regionala trafikplanering som bedrivits av länsstyrelserna under de senaste åren och som nu – i sin första omgång – håller på att slutföras.

Vid igångsättandet av den regionala trafikplaneringen uttalade jag, att regeringens avsikt var att i avvaktan på resultatet av denna iaktta återhållsamhet i fråga om nedläggning av järnvägstrafik. Tanken var att man genom trafikplaneringen skulle få ett bredare och säkrare underlag för de fortsatta bedömningarna av bl. a. den roll som på persontrafikens område järnvägen och busstrafiken och på godstrafikens område järnvägen och lastbilstrafiken borde spela när det gäller att tillgodose trafikbehoven. Bättre förutsättningar skulle därigenom skapas för ställningstaganden i fråga om prioritering av investeringsinsatser, avveckling eller bibehållande av olönsam järnvägstrafik, utformning och inriktning av bussbidragsgivning, behov av författningsmässiga ändringar etc.

Jag vill i anslutning härtill något uppehålla mig vid avvägningen järn-

Nr 128

Tisdagen den
26 november 1974

*Ang. nedläggningen
av olönsam
järnvägstrafik,
m. m.*

Tisdagen den
26 november 1974

*Ang. nedläggningen
av olönsam
järnvägstrafik,
m. m.*

vägs- och landsvägstrafik i trafikplaneringen och skall då först erinra om vissa faktiska förhållanden.

Det finns i vårt land ett järnvägsnät om totalt ca 12 400 km. Det innebär, att vi i förhållande till folkmängden har det största järnvägsnätet i Europa. Det trafiksvaga, ersättningsberättigade nätet omfattar ungefär 53 procent av den totala banlängden vid SJ. På dessa trafiksvaga banor utförs ungefär 9 procent av SJ:s trafikarbete. För driften av det trafiksvaga nätet erhåller SJ en årlig driftersättning, som för budgetåret 1970/71 uppgick till 235 miljoner kronor och som för innevarande budgetår utgör 435 miljoner kronor. För budgetåret 1975/76 har SJ begärt drygt 600 miljoner kronor i driftersättning. Vid oförändrad omfattning på det trafiksvaga nätet kommer ersättningen om några år att vara uppe i ett miljardbelopp.

Jag vill i sammanhanget också nämna några ytterligare siffror som belyser kostnadsförhållandena i samband med den s. k. olönsamma järnvägstrafiken, detta med hänsyn till de missförstånd som på sina håll uppkommit i anslutning till ett uttalande från min sida. I genomsnitt kostar en tågkilometer på det olönsamma nätet närmare 20 kronor. Vi vet också, att det genomsnittliga antalet passagerare är 25 per tågkilometer, vilket gör att kostnaden blir ungefär 75 öre per passagerare och kilometer. Av detta belopp betalar passageraren 25 öre genom biljetten och skattebetalaren 50 öre. Som jämförelse kan nämnas, att kostnaden per busskilometer för närvarande uppgår till ungefär 2:50–3:50 kronor och att busstrafik normalt går ihop, när antalet passagerare överstiger 10. Jag vill betona, att de nämnda siffrorna är genomsnittssiffror. På en stor del av vårt olönsamma järnvägsnät är resandetalet lägre än 25 passagerare per tågkilometer med motsvarande högre kostnader per personkilometer.

Det är här angeläget betona, att jag i olika sammanhang konsekvent hävdar, att avvägningen mellan järnvägs- och landsvägstrafik bör ske med ett samhällsekonomiskt och inte enbart med ett företagsekonomiskt synsätt. I samband med trafikplaneringen har länsstyrelserna också haft att göra samhällsekonomiska analyser i fråga om de trafiksvagaste delarna av det ersättningsberättigade bannätet. Det rör sig här om bandelar med en sammanlagd längd av ca 3 000 km.

Vid dessa analyser har de företagsekonomiska skillnaderna mellan järnvägs- och landsvägstrafik värderats samhällsekonomiskt med hänsyn bl. a. till regionalpolitiska samt sysselsättnings-, miljö-, trafiksäkerhets- och standardmässiga effekter. Gjorda analyser visar, att de samhällsekonomiska kostnaderna vid ifrågasvarande järnvägsdrift ofta väsentligt överstiger de samhällsekonomiska kostnaderna för en likvärdig landsvägstrafik.

Exempel på en sådan analys kan hämtas från Norrbottensplanen, där länsstyrelsen efter samråd med berörda kommuner bl. a. föreslagit, att persontrafiken mellan Gällivare och Arvidsjaur i fortsättningen skall ombesörjas med buss. På järnvägslinjen mellan angivna orter framförs under

större delen av året ett persontågpar dagligen. De regionala och lokala resbehoven tillgodoses på ett otillfredsställande sätt. Antalet resande per tur kan genomsnittligt anges till 15 personer på delsträckan Gällivare–Jokkmokk och till sju personer på delsträckan Jokkmokk–Arvidsjaur. På sistnämnda, ca 17 mil långa sträcka har enligt resanderäkningar motorvagnsföraren vid flera tillfällen varit ensam under hela eller större delen av färden. Kostnaderna för investeringar, drift och underhåll i persontrafiken på järnvägen överstiger motsvarande kostnader för en likvärdig landsvägstrafik med ca 1 miljon kronor per år. Beaktas i den samhällsekonomiska analysen även andra faktorer, såsom trafiksäkerhets-, miljö- och tidsaspekter etc. får man en avdragspost, som möjligen kan anges till storleksordningen 100 000 kronor.

Valet står här såsom nämnts mellan ett järnvägsalternativ, som inte kan tillgodose de regionala och lokala resbehoven på ett tillfredsställande sätt, och ett bussalternativ, som ger en väsentligt bättre trafikservice till en betydligt lägre samhällelig kostnad. Länsstyrelsen och kommunerna har dragit den naturliga slutsatsen av dessa förhållanden. Jag vill understryka, att det nämnda exemplet gäller persontrafiken på järnvägslinjen och inte godstrafiken.

Sammanfattningsvis vill jag i anslutning till det föregående konstatera, att stora delar av vårt järnvägsnät självfallet har en uppgift även på sikt men att det alldeles klart finns delar av bannätet som är mycket trafiksvaga och följaktligen har en klart begränsad betydelse från trafikförsörjningssynpunkt och som – om de bibehålls framöver – skulle föranleda betydande och växande kostnader för samhället, och detta utan några påtagliga fördelar för allmänheten i servicehänseende. Det är då fråga om fall där man ofta till betydligt lägre kostnad kan uppnå väsentliga förbättringar genom en alternativt uppläggning av den kollektiva trafiken.

I anslutning här till vill jag understryka vikten av att det förs en kontinuerlig debatt i de här frågorna. Meningen med trafikplaneringsarbetet och det trafikpolitiska utredningsarbetet har inte varit att avföra dessa samhällsekonomiskt väsentliga frågor från debatten, utan att så fort omständigheterna medger få fram ett underlag, som gör att man på ett bättre och säkrare sätt än tidigare kan göra de nödvändiga avvägningarna och prioriteringarna. Det i interpellationerna åberopade, av mig gjorda uttalandet skall ses mot den bakgrunden.

Med anledning av herr Magnussons i Kristinehamn fråga, om jag delar uppfattningen att en samhällsekonomisk syn bör läggas på frågan om trafiksvaga bandelar, vill jag påpeka att det framgår av det föregående, att den regionala trafikplaneringen, som jag själv tagit initiativet till, just grundar sig på ett sådant synsätt.

När det gäller herr Henmarks fråga om en samhällsekonomisk syn även på frågor om nedläggning av järnvägsstationer vill jag erinra om att – enligt en ordning som tillkommit på riksdagens uppdrag – kommun, som önskar att järnvägsstation skall bibehållas av trafikförsörjningsskäl, hos regeringen kan anhålla om prövning av beslut om indragning av

Tisdagen den
26 november 1974

*Ang. nedläggningen
av olönsam
järnvägstrafik,
m. m.*

station som fattats vid någon av SJ:s distriktsenheter. Vid regeringens prövning kommer naturligtvis också i möjlig utsträckning samhällsekonomiska aspekter in i bilden.

Sedan alla länsstyrelser före utgången av innevarande år gett in sina regionala trafikplaner till kommunikationsdepartementet är avsikten att sammanställa och utvärdera materialet. Det krävs i sammanhanget bl. a. ett avstämningsarbete med hänsyn till ojämnheter i materialet och olika synsätt i en del fall vid utvärderingen av olika faktorer. Viktigt är att materialet kan utnyttjas i det pågående utredningsarbetet. Jag tänker då närmast på den trafikpolitiska utredningen och utredningen om regionala rabatter.

I fråga om det s. k. olönsamma nätet finns det enligt min mening anledning att lägga två tidsperspektiv.

I de regionala trafikplaner som nu inges finns det uppenbara fall, där länsstyrelsen antingen direkt föreslagit en omläggning eller redovisat ett material, varav framgår att en omläggning av trafiken bör ske. I sådana fall bör man rimligen – i samråd med länsstyrelsen och berörda kommuner – kunna på kort sikt genomföra en förändring. Att så sker är angeläget inte minst med hänsyn till de berörda bygderna. Sådana förändringar är uppenbarligen inte heller oförenliga med riksdagens och trafikutskottets uttalanden.

Det är här fråga om bandelar som tillsammans representerar endast en mindre del av det trafiksvaga nätet. När det gäller synen i övrigt på detta och på betingelserna för ett bibehållande respektive en avveckling av olika delar av det trafiksvaga järnvägsnätet är man beroende av resultatet av den trafikpolitiska utredningens arbete. Genom en särskild arbetsgrupp behandlas där frågor sammanhängande med bestämningen av ett funktionellt affärsbanenät, avgränsningen av det trafiksvaga nätet och principerna för den ekonomiska ersättningen till olönsam trafik. Det är givetvis angeläget att arbetet inom utredningen och arbetsgruppen bedrivs med all möjlig skyndsamhet så att vi till mitten av nästa år kan få förslag i bl. a. dessa delar.

Med det anförda har jag belyst den viktiga roll som den trafikpolitiska utredningen har i det fortsatta utvecklingsarbetet på detta område. Det är inte heller fråga om några ändrade direktiv för utredningen. Med dessa konstateranden har jag besvarat de frågor som ställts om trafikpolitiska utredningens mandat.

Jag skall avslutningsvis uppehålla mig vid vissa frågor som ställts av herr Sven Gustafson i Göteborg. Han har bl. a. frågat, vilka åtgärder jag avser att vidta för att SJ skall verkställa riksdagens beslut att SJ bör utarbeta ett offensivt aktionsprogram. I anslutning härtill vill jag erinra om att regeringen i september 1973 uppdrog åt statens järnvägar att till kommunikationsdepartementet inkomma med en tioårsplan angående behovet av rullande materiel i järnvägstrafiken. En sådan redovisades också av SJ i november 1973. Härefter har SJ för beaktande fått del av trafikutskottets berörda uttalande, som knöt an till ifråga-

Tisdagen den
26 november 1974

*Ang. nedläggningen
av olönsam
järnvägstrafik,
m. m.*

varande investeringsplan. De anslagsäskanden som SJ gjort i årets anslagsframställning – liksom vad i anslutning därtill anförts – kan ses som ett uttryck för SJ:s strävan att successivt omsätta den långsiktiga investeringsplanen i konkret handlande. I fråga om SJ:s marknadsbetingelser över huvud på sikt vill jag också hänvisa till trafikpolitiska utredningens direktiv.

Vad slutligen avser frågan om den av SJ tillämpade snitttaxan vid kombinerad tåg- och bussresa vill jag hänvisa till det uppdrag som lämnats SJ. Jag kommer härvidlag att tillse att frågan behandlas vidare och vill i sammanhanget också erinra om det samband frågan har med det utredningsuppdrag som ålagts utredningen om regionala rabattkort.

Herr DAHLGREN (c):

Herr talman! Tack för svaret! Det är ett utförligt svar som statsrådet har gett. Statsrådet talade om missförstånd som hans tidigare uttalanden gett upphov till, men efter att ha hört interpellationssvaret tycker jag att svaret stämmer väl överens med ett uttalande av kommunikationsministern i oktober och de tolkningar som man kunde göra av det. Kommunikationsministern ville då lägga ned järnvägar, och det säger han nu också.

Statsrådet meddelar nu kammaren två tidsperspektiv för nedläggning av linjer i det s. k. olönsamma bannätet. Bägge tidsperspektiven är i sanning korta; det längsta sträcker sig bara drygt ett halvt år i tiden.

Jag håller med om att vi inte bör uppehålla järnvägstrafik mot berörda bygders vilja, och det finns givetvis all anledning att se till att samhällets utgifter för den olönsamma trafiken blir så små som möjligt utan att avkall ges på kravet på en väl fungerande trafikförsörjning. Men det finns en stark opinion runt om i landet för ett bibehållande av järnvägarna. Målsättningen måste vara att skapa en väl fungerande trafikförsörjning som tillfredsställer såväl den enskilde medborgaren som näringsliv och samhälle. Vi är många som menar att järnvägarna därvidlag har en stor uppgift att fylla, även om kommunikationsministern har en annan mening.

Personligen hade jag sett fram med förväntan mot resultaten av den regionala trafikplaneringen och trafikpolitiska utredningen. Av dessa utredningar hade man kunnat få ett material som lagt grunden för en positiv och framåtsyftande debatt inför ett mera slutligt ställningstagande. Nu menar tydligen statsrådet att här kan man ganska omgående ta ställning till i första hand de järnvägslinjer som länsstyrelserna i de regionala trafikplaneringsprogrammen önskat lägga ned. Jag vill i det sammanhanget erinra om vad trafikutskottet och riksdagen sagt så sent som i år: "Uppkommande frågor om nedläggningar av järnvägar och indragningar av stationer bör ses i ett mera långsiktigt perspektiv. Någon nedläggning av järnvägar skall därför inte ske – mot berörda kommuners vilja – under pågående utrednings- och planeringsarbete."

Trafikutskottets uttalande, som blev riksdagens beslut, kan då rimligen

Tisdagen den
26 november 1974

*Ang. nedläggningen
av olönsam
järnvägstrafik,
m. m.*

inte uppfattas på annat sätt än att kommunerna här har vetorätt – i varje fall intill den dag utrednings- och planeringsarbetet är färdigt. Det samråd som statsrådet talar om bör alltså, om man skall ta hänsyn till vad riksdagen sagt, innebära en vetorätt för kommunen. Färdigt är inte utredningsarbetet förrän en samlad utvärdering kan göras. Men det intressanta är naturligtvis varför länsstyrelserna föreslår en nedläggning av järnvägslinjer. Är det därför att man helt kallt utgår ifrån den bedömningen att SJ inte kommer att ha vilja att göra en modern trafikuppläggning på de minst trafikerade delarna av det olönsamma bannätet? Det är då återigen intressant att gå tillbaka till trafikutskottets uttalande, där det heter:

”Det står enligt utskottets mening alldeles klart att järnvägarna även i framtiden måste spela en betydande roll för både gods- och persontransporter. Även miljöhänsyn och trafiksäkerhetsskäl liksom önskvärheten 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 och behov.”

Jag vill fråga: Har, herr statsråd, några sådana försök gjorts? Har man genom en ökad turtäthet, bättre tidtabellsanpassning, modern vagnmateriel, bättre service både på tågen och vid stationerna verkligen försökt att få ett större passagerarantal och därmed mindre förluster? Är det inte i stället så att SJ:s annonser om tågresandets fördelar inte gäller det olönsamma bannätet? För var finns där komforten och servicen, turtätheten och tidtabellsanpassningen? Jag menar att riksdagens beslut i denna del måste följas och dessa undersökningar göras innan man förutspår järnvägslinjernas snara död.

Erfarenheterna från affärsbanenätet, exempelvis den s. k. Östgötapendeln, med angivna avgångstider varje timme i bägge riktningarna visar att det går att höja resandeantalet avsevärt om trafikanterna upplever järnvägen som ett snabbt och billigt resealternativ.

Det måste vara statsrådets uppgift att se till att så sker. SJ skall följa riksdagens beslut. Man kunde med fördel ordna sådan här modern tågtrafik på några delar av det olönsamma bannätet, exempelvis sträckan Gällivare–Jokkmokk, inlandsbanan och varför inte sträckan Linköping–Oskarshamn, under en försöksperiod.

Först efter ett sådant försök till uppräckning ur den törnrosasömn som dessa järnvägslinjer tillåts leva i är det möjligt att göra en utvärdering av om landsvägsbussen verkligen är det bästa alternativet.

Nu har statsrådet i sitt svar redovisat att det skulle vara betydligt lönsammare per personkilometer att resan företas med landsvägsbuss i stället för med järnväg. De siffror som kommunikationsministern nu redovisar är andra än de han anförde i den intervju som i och för sig gav upphov till min interpellation. Jag antar att de siffror som nämns i dag är de riktiga. Jag vet inte hur man har kommit fram till siffer-

Tisdagen den
26 november 1974

*Ang. nedläggningen
av olönsam
järnvägstrafik,
m. m.*

materialet, men är det riktigt borde det vara en logisk slutsats att också förändra SJ:s avgiftstabell för tågresor kontra buss. Som förhållandet är i dag tvingas nämligen bussresenärerna att så snart ressträckan är mer än 5 km betala ett betydligt högre pris än vad tågresenären gör för motsvarande sträcka. Följden blir, om statsrådet lägger ned ytterligare järnvägar, att resenärerna tvingas betala ett högre biljettpris. Hur kan det då vara billigare?

Jag vill i det sammanhanget också efterlysa hur det gått med fullföljandet av beslutet om att eliminera snitttaxorna i förhållandet mellan SJ:s tåg- och busstrafik. Trafikutskottet gjorde den beställningen redan 1972, och enligt statsrådets egen mening den 24 april i år skulle beställningen kunna effektueras till den 1 oktober i år.

Är det inte dags att SJ efterlever riksdagens beslut?

När det sedan gäller det andra tidsperspektivet, som skulle sträcka sig till mitten av nästa år, menar statsrådet att man kan ta ställning till ytterligare järnvägsnedläggningar genom det material som då skulle ha redovisats av en arbetsgrupp inom trafikpolitiska utredningen. Det är väl inte så alldeles säkert efter den interpellationsdebatt som ägt rum före denna och de uppgifter som där framkommit.

Det är bra att man arbetar snabbt, men det är inte bra om tiden mellan framläggandet av utredningens resultat och beslutet ligger så nära att det blir ont om tid för en riktig utvärdering. Det är den ena synpunkten. Den andra är att länsberedningen i sitt betänkande, Stat och kommun i samverkan, föreslår att landstingen skall göras till huvudmän för såväl den regionala som den lokala kollektiva trafikplaneringen och dess utförande.

Utredningens förslag är visserligen ett principförslag, eftersom utredningen inte hade att befatta sig med de ekonomiska konsekvenserna, men kvar står att betänkandet är föremål för remissförfarande, och det har sagts att ett förslag från regeringen är att vänta under hösten 1975 i anledning av utredningens resultat. Och om riksdagen då skulle besluta om ett sådant ändrat huvudmannaskap, är det då inte rimligt att de nya huvudmännen också får ta ställning till vilken regional trafik vi skall ha och inom vilka transportgrenar den skall utföras? Ett sådant ställningstagande blir ju nödvändigt, om man före det beslutet bestämmer sig för att lägga ner en stor del av järnvägsnätet.

Med detta har jag velat säga att jag inte bara är tveksam utan direkt motståndare till båda de tidsperspektiv som statsrådet i dag har angivit, eftersom följden blir att man plockar ut bitar utan att ha den egentliga helhetssyn som är nödvändig för att få ett grepp om slutresultatet. Jag vill här åter hänvisa till vad trafikutskottet sade i sitt betänkande, som blev riksdagens beslut. Utskottet skrev: "Redan nu måste sägas ifrån att avsikten är att i allt väsentligt och på längre sikt behålla exempelvis de järnvägslinjer vilka SJ i skrivelse till Kungl. Maj:t den 17 november 1972 särskilt omnämmt och begärt eventuella taxehöjningar på. I annat fall hindras en långsiktig industriell och regionalpolitisk omplanering."

Tisdagen den
26 november 1974

*Ang. nedläggningen
av olönsam
järnvägstrafik,
m. m.*

I det fallet gällde det affärsbanenätet, där SJ begär 100 miljoner kronor eller en höjning av taxorna. Jag har tagit det som exempel för att belysa utvecklingen och för att erinra om det ställningstagande som riksdagen då gjorde.

Enligt min mening är det också nödvändigt att vi får hela trafikpolitiska utredningens betänkande, där utredningen enligt direktiven har sett över hur beräkningen för det olönsamma bannätet skall utvärderas. Först när den saken är klar bör man bilda sig en definitiv uppfattning om det olönsamma järnvägsnätets framtid. De järnvägslinjer som nu hotas av nedläggning berör bygder där en industriell expansion är nödvändig. Jag är övertygad om att järnvägen där har en viktig roll i framtiden, och denna min övertygelse kommer jag att ha kvar till dess att jag genom utrednings- och planeringsarbetet kan ha bildat mig en annan uppfattning.

Herr SVEN GUSTAFSON i Göteborg (fp):

Herr talman! Jag tackar kommunikationsministern för svaret.

Statsrådet understryker vikten av att det förs en kontinuerlig debatt i trafikfrågorna, och i det avseendet instämmer jag helt med honom. Statsrådet blev också bönhörd efter sitt utspel den 8 oktober. Det framställdes inte bara en rad interpellationer och enkla frågor här i riksdagen, utan det uppstod också en mycket livlig debatt runtom i landet. Här står inte bara å ena sidan representanter för oppositionen, som framställer interpellationer och enkla frågor, och kommunikationsministern på den andra sidan, utan även från kommunikationsministerns egna partivänner från olika håll ute i landet har det försports mycken kritik och en hel del förvåning. Jag har här en knippe urklipp ur socialdemokratiska tidningar, som jag emellertid inte just nu skall citera men som visar att det förs en bred debatt i vilken det redovisas många skiftande uppfattningar.

Men trots detta är jag ganska optimistisk om våra möjligheter att så småningom resonera oss fram till en samlad uppfattning i dessa svåra frågor. Det är självklart att det blir debatt, och en mycket omfattande debatt; det är en svår materia vi ger oss in i. Att bedöma trafiken från samhällsekonomiska utgångspunkter är en ganska ny hantering, som vi inte är vana vid – vi har inte ens från vetenskapligt håll här fått några riktigt pålitliga instrument. Därför är det naturligt att det blir debatt. Jag hoppas som sagt att vi så småningom skall kunna komma fram till en samlad syn. Denna förhoppning bygger jag också på den uppfattning jag har fått – inte minst av ett föredrag som kommunikationsministern höll i april i år – att kommunikationsministern har ett stort intresse också för järnvägstrafiken och tror att den skall spela en betydande roll i det framtida trafikarbetet.

I den stort uppslagna DN-intervju som gav upphov till dagens debatt stod att herr Norling uttalat att en rälsbuss kostar 20 kronor per personkilometer, under det att kostnaden för en landsvägsbuss endast är 2 kronor per personkilometer. Det var en sensationell upplysning, och

om den hade varit riktig skulle den ha inneburit en dödsdom över den regionala persontrafiken på järnväg. Nu visar dagens svar att kommunikationsministern inte talade om personkilometer utan om vagnkilometer, alltså inte om vad det kostar att transportera en person en kilometer, utan om vad det kostar att transportera en vagn – en buss eller en järnvägsvagn – en kilometer. De genomsnittliga siffrorna per personkilometer skulle alltså vara ungefär 75 öre för rälsbussen och 25 à 35 öre för landsvägsbussen. Att köra rälsbuss är alltså inte tio gånger dyrare per passagerare utan två à tre gånger dyrare per passagerare än att köra landsvägsbuss. Då är inte de samhällsekonomiska kostnaderna inräknade.

Det hade nog varit till nytta för debatten om herr Norling genast gått ut och lagt denna sak till rätta. Det händer givetvis kommunikationsministern lika väl som det händer oss andra att tidningarna refererar oss på ett sätt som vi inte tycker återspeglar vad vi verkligen sagt. Är det inte alltför stora risker för missförstånd, brukar vi inte bråka så mycket om det. Men här var det fråga om en förstasidesnyhet, som väckte en livlig diskussion i hela landet. Därför hade det kanske varit bra om vi hade haft det riktiga underlaget till uppgifterna redan tidigare.

Varför är motståndet mot järnvägsnedläggelser så stort i vårt land? Är det bara något slags järnvägsromantik som gör att folk inte kan acceptera tanken att lägga ned en del järnvägstrafik? Nej, jag tror att det beror på att människorna ute i bygderna har personliga erfarenheter av att nedläggningarna i regel innebär en kraftig försämring av trafikförhållandena. SJ har inte fått lägga ned järnvägstrafiken om man inte kunnat visa på att det finns ersättningstrafik. Därför har SJ ofta, sedan man lagt ned järnvägstrafiken, satt in en landsvägsbuss i stället. Så har den bussen gått i två eller tre år, och sedan har SJ funnit att den är olönsam och dragit in den också, och då har området stått utan kollektivtrafik.

Det var därför vi var så glada över det initiativ kommunikationsministern tog till trafikplaneringsutredningen och den trafikpolitiska utredningen. Nu skulle vi äntligen få en ordentlig planering av trafiken. Man skulle inte lägga ned en järnväg här och en där, allteftersom SJ krävde det, utan man skulle se till att en region fick en på lång sikt tillfredsställande trafikförsörjning. Det är självklart att man vid en sådan helhetsbedömning kan finna att det på vissa sträckor är bättre att ha en landsvägsbuss än att ha en rälsbuss. Det kan mycket väl tänkas att man kommer fram till det. Men det blir möjligt först sedan man har fått en helhetssyn på trafiken inom regionen, och en sådan helhetssyn och en sådan samhällsekonomisk bedömning har vi inte ännu. Det var därför som riksdagen så klart sade ifrån i våras, att någon nedläggning av järnvägar mot berörda kommuners vilja inte skall ske under pågående utrednings- och planeringsarbete.

Nu tycks kommunikationsministern, som herr Dahlgren sade, vilja göra en nedläggning i två etapper. Länsstyrelserna har fått i uppdrag att göra samhällsekonomiska analyser i fråga om 3 000 kilometer som representerar de mest olönsamma sträckorna. På grundval av de ana-

Tisdagen den
26 november 1974

*Ang. nedläggningen
av olönsam
järnvägstrafik,
m. m.*

lyserna är statsrådet tydligen beredd att lägga ner järnvägstrafik utan att avvakta trafikpolitiska utredningens resultat.

Jag tycker inte att kommunikationsministern bör ha så bråttom med detta! För det första bör man väl se trafikförhållandena i en region i sin helhet och vara säker på att man kan få en riktig helhetslösning, innan man skrotar järnvägstrafik, och för det andra bör länsstyrelsernas samhällsekonomiska beräkningar granskas mycket noga. Vi ve alla hur svårt det är att göra sådana beräkningar på ett korrekt sätt. Det är första gången som länsstyrelserna sysslar med detta, och de tycks i en del fall själva vara tveksamma om huruvida beräkningarna ger en riktig bild av verkligheten. De har för övrigt inte heller haft tillgång till SJ:s interna kalkylmaterial. Dessutom är det så, herr statsråd, att det inte är så alldeles lätt att komma över dessa samhällsekonomiska beräkningar. Vi har i trafikutskottet nu i en hel månad försökt att få fram sådana beräkningar från en länsstyrelse, men trots upprepade påminnelser har vi ännu inte fått dem. – Jag vill i detta hänseende i övrigt instämma i vad herr Dahlgren anförde.

När SJ vill dra in persontåg, lägga ner stationer eller försämra servicen för styckegodstrafiken brukar man åberopa att det är en dålig frekvens. Det är klart att man kan komma i ett sådant läge, att trafiken är så liten att det inte är försvarligt att uppehålla den. Men *innan* man säger detta – där vill jag på nytt instämma i vad herr Dahlgren sade – måste man ju undersöka möjligheterna att stimulera efterfrågan, och fråga är, om SJ i alla sammanhang har gjort det. Jag vill också nämna en annan sak som jag tycker är viktig: Kommunerna och befolkningen i de regioner där järnvägstrafiken är hotad måste också göra sina insatser. Jag vill här ta fram Fryksdalsbanan som ett efterföljansvärt exempel, där en bygd kämpar för sin järnväg och där kommunerna ställer upp och där man har kommittéer för att aktivera verksamheten. På andra håll tycks man nöja sig med att skriva namnlistor och hålla protestmöten, men det skapar ju inte något större trafikunderlag. Här behövs alltså en samverkan mellan SJ och de regioner där man är angelägen om järnvägstrafiken och vill behålla den.

Kommunikationsministern hänvisade till de stora statsbidragen för olönsamma järnvägar. De är för innevarande budgetår 435 miljoner kronor. När man nämner den siffran bör man – eftersom vi nu talar samhällsekonomi – komma ihåg att SJ förra året visade ett överskott på 165 miljoner kronor. Detta var sedan SJ hade gjort avskrivningar på återanskaffningsvärdet, och t. o. m. kunnat höja avskrivningarna med 15 miljoner kronor, delvis beroende på en omläggning som man gjorde just det året. SJ har sagt att om man fått alla de bidrag som man begärt för att kunna driva SJ affärsmässigt, skulle man ha fått ytterligare ungefär 190 miljoner kronor i vinst. Det skulle ha inneburit en förräntning av det investerade kapitalet med 15 å 20 procent. Detta är fakta som man bör hålla i minnet när man tänker samhällsekonomiskt.

I direktiven till den trafikpolitiska utredningen sägs – och det har för

Tisdagen den
26 november 1974

*Ang. nedläggningen
av olönsam
järnvägstrafik,
m. m.*

övrigt statsrådet bekräftat i sitt interpellationssvar – att en lägre avgiftsnivå inom SJ, som kan leda till ett visst underskott för trafikgrenen, skulle kunna innebära en samhällsekonomisk vinst jämfört med en eljest erforderlig utbyggnad av vägnätet. Ser man det samhällsekonomiskt kan alltså en företagsekonomisk förlust som uppstår inom SJ i själva verket vara en samhällsekonomisk vinst. Det gör att man bör undersöka dessa frågor mycket noga och inte bara se på företagsekonomiska förlustsiffror. I detta sammanhang kan nämnas att Stockholms läns landsting har ansett det förenligt med sin syn på samhällsekonomin att acceptera ett underskott av 400 miljoner kronor på kollektivtrafiken inom Stockholms län.

En annan sak som vi måste komma ihåg när vi hör siffror om vad den olönsamma trafiken kostar i form av underskott understryker statsrådet själv när han i direktiven till utredningen säger att den nuvarande beräkningsmetoden för underskott inte är lämplig. Riksdagens revisorer har också gjort en utredning, som kommunikationsministern känner väl till, där de kritiserar en del av uppgifterna och framför allt det förhållandet att det aldrig görs någon efterkalkyl när man har gjort en nedläggning. Vad har nedläggningen verkligen kostat samhällsekonomiskt sett? Den metodik som nu används leder också till att man för goda år – och SJ hade ett gott år 1973/74 – kommer fram till litet för höga siffror när det gäller underskottet. De som har granskat separatredovisningen har påpekat att detta följer med själva metodiken. Hur mycket det rör sig om är svårt att säga.

Men vad som framför allt gör att hela denna fråga måste omprövas är, som statsrådet har understrukit i utredningsdirektiven, att SJ numera säger att även stora delar av affärsbanenätet är olönsamma. SJ har begärt 100 miljoner kronor i extra bidrag för underskott – inte på det olönsamma nätet utan på det andra nätet, där man har tagit med sträckor som tillhör de mest trafikerade i hela landet. I separatredovisningen nämner man Ockelbo–Gävle, som är en av de viktigaste förbindelselänkarna mellan södra och norra Sverige. SJ säger nu: Får vi inte dessa 100 miljoner kronor som ersättning för affärsbanenätet vill vi antingen höja biljettpriserna och taxorna på dessa sträckor eller också göra kraftiga trafikinskränkningar. – Det visar att någonting behöver göras och att man inte utan vidare kan använda siffrorna för det olönsamma järnvägsnätet som bevis för att de åtgärder man vill vidta är nödvändiga. Vi behöver få ett bättre underlag för bedömningen av dessa frågor. Detta är alltså ytterligare ett skäl att avvakta utredningarnas resultat innan trafik läggs ned.

Nu sägs det ofta att man inte skall kritisera SJ, eftersom SJ har att rätta sig efter de trafikpolitiska principer som riksdagen har fastställt. Ja, det är sant att SJ enligt sina direktiv skall drivas efter företagsekonomiska principer och att SJ inte kan göra någon principiell förändring utan nya beslut av riksdagen. Men ju mer man studerar SJ:s verksamhet, desto klarare är det att det inom SJ har utvecklats en dogmatisk syn

Tisdagen den
26 november 1974

*Ang. nedläggningen
av olönsam
järnvägstrafik,
m. m.*

på lönsamheten som inte överensstämmer med en modern progressiv företagsamhet. Det är riktigt att SJ bör redovisa resultat efter företags-ekonomiska grunder, bl. a. därför att man på det sättet får en mätare på effektiviteten inom företaget, som ju är ett monopolföretag när det gäller järnvägstrafiken. Men SJ tycks tolka 1963 års trafikbeslut som ett krav på att varje kilometer räls inom affärsbanenätet skall bära avskrivningar på återanskaffningsvärdet, täcka driftkostnader och ge vinst. Man får då ett – om jag vågar använda uttrycket – gnetigt kostnadstänkande, som i kalkylen kan ge några kronors bättre resultat men som i verkligheten kanske skrämmer bort trafik som skulle ha gett mångdubbelt.

Det utförs inom SJ ett utomordentligt effektivt arbete på praktiskt taget alla nivåer. Stora insatser görs, och man måste beundra det som sker. Men just därför att man utgår från ett felaktigt underlag när det gäller principerna för lönsamheten blir resultatet i många fall att man motverkar sina syften.

Om här frågas efter praktiska bevis, är sådana inte svåra att ta fram. Ett skolexempel är Volvos transport av karosserier från Olofström till Göteborg. En dogmatisk syn i SJ på taxepolitiken gjorde att Volvo under flera år skickade allt gods på landsväg i stället för järnväg. Som väl är har detta numera ändrats, och det får vi vara tacksamma för.

Utslag av samma tänkande är den propå, som jag nämnde förut, om att ta ut extra avgifter utöver taxan på vissa delar av affärsbanenätet. Detsamma gäller tanken – den har berörts flera gånger tidigare i debatten i dag – att det icke skall få finnas några olönsamma tåg i den tidtabell som man nu planerar. Så är det uttryckligen sagt: målsättningen är att man icke skall ha några olönsamma tåg. Herr Sellgren påpekade nyss hur det är inom exempelvis bussverksamheten; för att få ett tillfredsställande trafikutbud kan man ha vissa förbindelser som ger underskott under det att andra ger överskott. Genom att ha ett ordentligt utbud får man också en efterfrågan. Men om man opererar bort allt som inte visar hundraprocentig lönsamhet, försämrar man servicen på ett sådant sätt att man riskerar även de tåglägenheter som tidigare givit överskott.

Jag måste nämna en bagatell. Det är en bagatell, herr talman, men den är symptomatisk.

I Göteborgs-Posten i söndags kunde vi läsa om en familj som hade fått besök från Tyskland. Man ville gärna ha hjälp med tidsplanen för återresan. Familjen gick då till SJ:s resebyrå och frågade vilka tåglägenheter det fanns för deras gäster för återresan till Tyskland. På resebyrån frågade man då: "Skall ni köpa biljett?" "Nej", svarade familjen, "det är inte aktuellt nu." På resebyrån sade man då: "I så fall kan vi inte ge några upplysningar, såvida ni inte är beredda att betala för dem." Dessa upplysningar skulle kosta 50 kronor i halvtimmen. Familjen gick då i stället till en annan resebyrå som lämnade uppgifterna gratis – självfallet, eftersom det är ett sätt att värva kunder.

På fråga av Göteborgs-Posten bekräftar chefen för SJ:s resebyråverk-

samhet i Stockholm att SJ:s resebyrå numera har ett tryck på sig att visa lönsamhet. Det hade kommit skärpta direktiv om att man skulle visa lönsamhet. Där sitter man alltså i sektoriserat lönsamhetstänkande som är till nackdel för verksamheten över huvud taget.

Ett annat exempel på detta dogmatiska tänkande som kan skrämra bort resenärerna är snittaxan. Vi kunde i söndagstidningen också läsa om en resenär som hade anmält SJ för konsumentombudsmannen. Han hade en tur-och retur-biljett från Tanum till Hallsberg. På en del av sträckan kunde SJ inte ordna tåg, utan man hade satt in en landsvägsbuss i stället, och då fick han betala 12:40 kronor extra för att SJ icke kunde tillhandahålla tåg. Det låter orimligt, eftersom SJ satt in landsvägsbussen med motiveringen att tåg var så dyrt och att det blev så mycket billigare att sätta in en buss. Resenären sade att det var sista gången han anlidade SJ. Jag har frågat kommunikationsministern om den här extraavgiften går ihop med att landsvägsbussen är billigare än tåget, men kommunikationsministern har inte svarat på den frågan.

I sak är vi emellertid överens. Trafikutskottet tog, som herr Dahlgren nämnde, redan för två år sedan ett initiativ och föreslog riksdagen att hemställa hos regeringen att olägenheterna med snittaxan togs bort. Riksdagen beslöt detta enhälligt. Kommunikationsministern tog litet tid på sig, men den 5 juni 1973 skrev regeringen till SJ om detta. Den 24 april i år lade kommunikationsministern fram ett punktprogram för SJ, som för övrigt i stor utsträckning sammanfaller med de synpunkter jag har på SJ:s verksamhet, där han ordagrant säger: "En insats bör snarast göras av SJ för att eliminera snittaxorna i förhållandet mellan SJ:s tåg- och busstrafik. Åtgärden bör rimligen kunna genomföras till den 1 oktober i år." Riksdagen påminde på nytt genom trafikutskottets betänkande nr 8 om denna sak, och regeringen erinrade SJ den 28 juni om sitt tidigare beslut i frågan.

Nå, vad svarar nu SJ på detta? Jo, att SJ har lämnat information om de högre priserna om man använder bussen, så att folk har möjlighet att redan när de löser biljetten begära att få betala det högre priset på grund av att det finns buss i stället för tåg. Sedan säger SJ att man givetvis kan ta bort denna taxa på en del av nätet om man får ett extra statsbidrag. Då måste jag fråga mig: Varför kan privata buslinjer ha samtrafik med t. ex. postverkets diligenstrafik med genomgående taxa? SJ kanske rent av har en samtrafik mellan sina bussar och privata buslinjer. Jag vet inte, men det är tänkbart. Den viktigaste frågan är: Hur länge kommer kommunikationsministern att finna sig i att ett honom underställt verk neqligerar vad riksdag och regering har sagt? Det svar herr Norling lämnat hittills i dag är inte tillfredsställande. Men jag hoppas att jag får tolka svaret på det sättet att när han lovar tillse att frågan behandlas vidare, så innebär det att han kommer att tillse att hans uttalande från april i år blir omsatt i verkligheten.

Förra året redovisade SJ en tioårsplan för investeringsverksamheten. Den utgick från en pessimistisk grundsyn. Men år 1974 ljusnade det

Nr 128

Tisdagen den
26 november 1974

*Ang. nedläggningen
av olönsam
järnvägstrafik,
m. m.*

Tisdagen den
26 november 1974

*Ang. nedläggningen
av olönsam
järnvägstrafik,
m. m.*

för SJ. Bränslekrisen medförde en kraftig trafikökning. Vi fick öknings under den första månaden på 20 procent och ibland mer. Det höjda bensinpriset medförde ju en stadigvarande förbättring av konkurrenskraften för SJ gentemot vägtrafiken. Riksdagen beviljade stora öknings av investeringsanslaget. Utöver den anslagsökning som kommunikationsministern begärde fick SJ 30 miljoner kronor extra av riksdagen – framför allt för anskaffning av rullande materiel. Nu borde det alltså kunna bli ett gyllene tillfälle för SJ att öka sin marknadsandel. Riksdagen föreslog att den något dystra tioårsprognosen skulle omarbetas till ett aktionsprogram i syfte att ge SJ väsentligt ökad del av såväl person- som gods- trafik i landet. Bland de åtgärder som föreslogs var försök med trafikrabatter – inte minst på sträckor där det fanns ledig kapacitet i tågen, förbättrad service, forcering av frågan om snabbtåg m. m.

Vad svarar då SJ på detta? Ja, jag vill läsa ordagrant ur SJ:s skrivelse i samband med en begäran om anslag för kommande budgetår:

”I trafikutskottets betänkande 1974:8 framhålls bl. a. att SJ:s tioårsplan bör omarbetas till ett aktionsprogram. Riksdagen har bifallit vad utskottet hemställt. Kungl. Maj:t har överlämnat utskottets betänkande till SJ för kännedom och beaktande. SJ anser att den framlagda tioårsplanen utgör ett realistiskt aktionsprogram under förutsättning att nuvarande trafikpolitik i stort sett bibehålls. Om andra trafikpolitiska förutsättningar skall läggas till grund för ett aktionsprogram behöver SJ få dessa preciserade av Kungl. Maj:t.”

Jag har läst det ordagrant, eftersom man kanske trots att jag överdrev om jag bara refererat uttalandet. Alltså, här har skett en avgörande förändring i SJ:s konkurrensläge sedan tioårsplanen lades fram. Här skulle finnas förutsättningar för en verklig offensiv när det gäller att erövra en ökad del av trafikarbetet. Men SJ låter inte detta påverka sig.

Herr talman! För en del år sedan betraktades nog järnvägstrafiken som föråldrad. Man satsade på bilen som det enda verkliga trafikmedlet i framtiden. Liksom hästdiligenserna på sin tid försvann, trodde man kanske att det inte skulle göra så stor skada om järnvägstrafiken så småningom också skulle försvinna. Men nu har det hänt två ting. För det första har man börjat inse att biltrafiken inte bara har fördelar utan också nackdelar såsom trafikstockningar, trafikolyckor, miljöförstöring etc. För det andra har tekniken i fråga om spårbunden trafik snabbt utvecklats. I USA, Canada, Storbritannien, Västtyskland och Frankrike har man mycket avancerade utvecklingsprojekt för järnvägarna. Vi kan väl säga att det i dag kanske inte finns något annat trafikmedel som har så stora förutsättningar för en snabb teknisk utveckling som den spårbundna trafiken. Det är därför som jag är övertygad om att järnvägstrafiken i framtiden kommer att spela en betydelsefull roll.

Herr LOTHIGIUS (m):

Herr talman! Jag hoppas att vi i den trafikpolitiska utredningen får

möjlighet att ta del av och arbeta med alla de synpunkter som herr Gustafson i Göteborg fört fram. Det är för sådant utredningen är tillsatt. Herr Gustafsons synpunkter och alla hans exempel är verkligen mycket intressanta.

Jag tar inte illa upp att kommunikationsministern har lämnat oss – han behöver verkligen röra på sig efter alla dessa timmars debatt, och han har ju bisittare som kan följa vad jag säger.

Min fråga till kommunikationsministern gällde egentligen bara om vi skulle få några nya direktiv i den trafikpolitiska utredningen.

Jag tar mig sedan friheten att litet informellt översätta det svar kommunikationsministern lämnat oss interpellanter – jag försöker läsa mellan raderna, och det blir ungefär så här: Vad bråkar ni om pojkar? Jag måste väl ändå ha en mening om det trafiksvaga järnvägsnätet och om hur det ser ut. Jag har ansvar för det, och jag skall fatta beslut om det.

Man kan vidare läsa mellan raderna: Jag har ingenting annat sagt än vad svenska näringslivsrepresentanter framfört och vad som sedan poängterats från åkeriorganisationer och transportföretag – vi vill ha effektiva, rationella transporter utan för höga kostnader för näringsliv och allmänhet.

Jag tar nog inte fel om jag tolkar kommunikationsministerns tankar i den riktningen; i varje fall så långt de utgör kommentarer till en moderat politiker. Kommunikationsministerns interpellationssvar är enligt min mening i stora delar korrekt som en beskrivning av vårt läge och våra önskemål. Jag instämmer alltså till stora delar i vad som står i svaret. Jag har inte samma uppfattning som herr Dahlgren när det gäller vad som stått i tidningen, därför att frågorna i interpellationssvaret är kommenterade och belysta på ett annat sätt. Där sägs att samhället tjänas bäst av att vi får en trafikpolitik som till lägsta möjliga kostnader är effektiv och konkurrensduglig och där hänsyn tas till samhällsekonomi, miljö och säkerhet. Det här aktstycket är bra att få inskrivet i riksdagens protokoll. Det är bara det att det inte är detta frågan gäller. Frågan gäller varför kommunikationsministern upprör kommuner och allmänhet med uttalanden som – särskilt av den ovane uttolkaren – tolkas som om digerdöden kommer att drabba våra trafiksvaga bandelar i hela vårt land. Dessa uttalanden görs innan den regionala trafikplaneringen är utvärderad och innan den trafikpolitiska utredningen ens har börjat sitt arbete för att ge kommunikationsministern underlag för åtgärder och bedömanden.

Jag har sagt att jag till stora delar instämmer i den analys kommunikationsministern gör i dagens interpellationssvar, men jag vore en dålig moderat politiker om jag inte tog hänsyn till de demokratiska spelregler som vi dragit upp. Dessa regler säger enligt det riksdagsbeslut som är fattat: "Uppkommande frågor om nedläggningar av järnvägar och indragningar av stationer bör ses i ett mera långsiktigt perspektiv. Någon nedläggning av järnvägar skall därför inte – mot berörda kommuners vilja – ske under pågående utrednings- och planeringsarbete. Det är vidare enligt utskottets mening inte tillräckligt att låta framställningar om ned-

Tisdagen den
26 november 1974

*Ang. nedläggningen
av olönsam
järnvägstrafik,
m. m.*

läggningar av järnvägslinjer vila i avvaktan på trafikplaneringsverksamheten." Vidare står det: "Den trafikpolitiska utredningen bör enligt utskottets mening lägga fram förslag i frågor av den karaktär som här berörts. Vissa krav måste emellertid uppställas redan under den tid utredningen arbetar om inte järnvägarna skall tappa mer trafik och situationen på vägarna därigenom blir ännu värre än den är i dag." Då menar man bl. a. kravet på att se till att järnvägarna får möjlighet att arbeta vidare.

Man har alltså sagt att någon förändring i stort sett inte skall ske förrän detta utredningsarbete klarlagt situationen så att departement och riksdag skall kunna bedöma riktigheten av en viss omstrukturering av SJ:s verksamhet. Inte bara departement och riksdag utan också allmänheten skall få klart för sig hur situationen är. Kommunikationsministern måste förstå att han gör det omöjligt för sig själv inför allmänheten om han åsidosätter de organ som han själv har tillsatt och gör utspel innan dessa fått fullgöra och redovisa sitt jobb. Här måste bli konfrontation mellan olika tyckare, när vi inte har tillgång till tillräckligt sakmaterial. SJ kommer i en än mer dålig dager hos allmänheten redan på förhand.

Kommunikationsministern säger att han vill understryka vikten av att det förs en kontinuerlig debatt i frågan, och herr Gustafson har sagt att han tycker att det är bra. Men den debatten kan ju föras utan att man behöver vara så provokativ som kommunikationsministern verkar vara i sin behandling av frågan. Jag tänker på kommunernas uppvaktning om inlandsbanan hos kommunikationsministern för en tid sedan – enligt dagens nummer av Svenska Dagbladet var det djupt nedstämnda kommunalpolitiker som lämnade kommunikationsministern efter den uppvaktningen.

Vi som sitter i utredningen har ännu inte fått något material som bekräftar det ena eller det andra angående inlandsbanan. Vi som sitter i utredningen med uppgift att belysa stora delar av dagens SJ-problem är inte bara förvånade, utan vi tycker att det är minst sagt otillfredsställande att kosta på en utredning för en miljon kronor av allmänhetens pengar och med 35 man i arbete för att finna att departementschefen i princip har tagit ställning. Jag undrar om svenska folket nöjer sig med att det går till på det viset. Det är därför jag har frågat: Skall vi få nya direktiv för vårt arbete, ägna oss åt något annat eller lägga ner verksamheten?

I interpellationssvaret talar kommunikationsministern om att man kan få bättre underlag, nödvändiga avvägningar och prioriteringar genom utredningen. Säg då till allmänheten: Jag avstår från att göra särskilda uttalanden, och jag anser att debatten bör komma i gång när sakmaterialet ligger på bordet. Annars blir debatten snedvriden redan från början. När man nu satt i gång ett oerhört utredningsarbete är det synd att man redan i början av detta skall känna det som om den här debatten aldrig kommer att ta slut bara därför att kommunikationsministern tagit ställning till frågan redan från början. Det förhållandet som jag tidigare näm-

Tisdagen den
26 november 1974

*Ang. nedläggningen
av olönsam
järnvägstrafik,
m. m.*

de och som redan har debatterats här, nämligen att vi inte får tillgång till allt det material som vi behöver, har gjort att utredningen försvarats och debatten snedvridits. Det är detta som jag, herr kommunikationsminister, vill försöka hjälpa till att rätta till.

Herr MAGNUSSON i Kristinehamn (vpk):

Herr talman! Jag skall också be att få tacka för svaret på min interpellation. Man kan väl inte undgå att tangera vad de föregående talarna har sagt, men jag hoppas att mitt anförande i varje fall skall avvika något från deras.

Både regering och riksdag har ju uttalat sig för återhållsamhet, t. o. m. stark återhållsamhet, i fråga om nedläggning av trafiksvaga bandelar och s. k. olönsam trafik mot bakgrunden av det planerings- och utredningsarbete som igångsatts på det trafikpolitiska området. Och det är väl mot den bakgrunden man får betrakta riksdagsmännens, och även andra människors i vårt land – det skall vi vara klara över – reaktion mot kommunikationsministerns ganska kategoriska uttalande i pressen om behovet av nedläggning av s. k. olönsam persontrafik på järnvägarna. Däremot har uttalandet tagits emot mycket positivt av SJ-chefen, som menar att det är tillfredsställande att kommunikationsministern vill ta upp de här frågorna till politisk prövning. Jag har tidigare här i riksdagen talat för de trafiksvaga bandelarnas betydelse och skall väl inte alltför mycket upprepa mig utan mera understryka vad jag och andra tidigare sagt. Kommunikationsministern anför i sitt svar att vi i förhållande till folkmängden har det största järnvägsnätet i Europa, ett järnvägsnät om totalt ca 12 400 km. Man kan dock tillägga att ca 5 400 km järnväg redan lagts ned i Sverige sedan 1950. Kommunikationsministern säger sedan att det ersättningsberättigade nätet omfattar ungefär 53 procent av den totala banlängden vid SJ och att på dessa trafiksvaga bandelar utförs 9 procent av SJ:s trafikarbete. Den årliga driftersättningen till SJ har stigit år från år, och för budgetåret 1975/76 har SJ begärt drygt 600 miljoner kronor i driftersättning.

Detta är alltså den stora frågan: Hur stor betydelse skall vi tillmäta det trafiksvaga nätet och hur mycket pengar skall vi kunna lägga ned på att behålla ett sådant i något så när oförändrat skick? Och här menar jag då – det är vad som ligger bakom min första fråga till kommunikationsministern – att den frågan kan vi inte ta slutlig ställning till utan att ta med alla de faktorer i bedömningen som utifrån en samhällsekonomisk syn kan påverka ställningstagandet. Utvecklingen på kommunikationsområdet har varit på både gott och ont i det här landet. Jag kan än en gång ta fram en statistik, som hämtats ur tidskriften Ord och Bild, för att belysa utvecklingen. I början av 1950-talet reste vi här i landet ca 250 mil per person och år, utlandsresor oräknade. Fördelningen på olika trafikslag var ungefär 90 mil med tåg, 70 mil med andra kollektiva transportmedel och 90 mil i personbil. 20 år senare är vi uppe i ca 1 000 mil per person och år, utlandsresor oräknade, och fördelningen är helt

Tisdagen den
26 november 1974

*Ang. nedläggningen
av olönsam
järnvägstrafik,
m. m.*

förändrad. Vi reser nu 70 mil med tåg, 90 mil med andra kollektiva transportmedel och inte mindre än 850 mil i personbil. Det är klart att utvecklingen av personbilismen har gett många människor ökad rörlighet och varit till glädje för många, men vi vet ändå vilka negativa effekter den har fört med sig. Det är bilsamhället som har vållat de oerhörda trafiksäkerhetsproblemen, att många människor dödats, att många blivit skadade och att många fått men för livet. Den trafikpolitiska debatten utgör en reaktion mot detta, och jag förmodar att den debatten har påverkat kommunikationsministern att föranstalta om de planeringar och utredningar som för närvarande pågår. För min egen del vänder jag mig emot denna utveckling. Den måste på något sätt styras så att de kollektiva transportmedlen återigen får en ökad andel av trafikunderlaget. Den inriktningen måste ligga bakom det trafikpolitiska handlandet, och jag är övertygad om att vi skulle nå en god bit på väg genom att värdera de olika trafikslagens betydelse utifrån en samhällsekonomisk syn.

Vad är då en samhällsekonomisk syn, och vad skall man lägga i begreppet samhällsekonomisk bedömning? Kommunikationsministern säger i sitt interpellationssvar:

”Med anledning av herr Magnussons fråga om jag delar uppfattningen att en samhällsekonomisk syn bör läggas på frågan om trafiksvaga bandelar framgår av det föregående, att den regionala trafikplaneringen som jag själv tagit initiativet till just grundar sig på ett sådant synsätt.” Statsrådet säger också: ”Gjorda analyser visar, att de samhällsekonomiska kostnaderna vid ifrågakvarande järnvägsdrift ofta väsentligt överstiger de samhällsekonomiska kostnaderna för en likvärdig landsvägstrafik.”

Det har emellertid visats att olika länsstyrelser vid arbetet med de regionala trafikplaneringarna har kommit till helt andra slutsatser beträffande trafiken på trafiksvaga bandelar än vad SJ gjort. Enligt anvisningarna för planeringsarbetet i t. ex. Värmland skulle alternativa transportlösningar utarbetas för tre olika järnvägssträckningar, nämligen Lesjöfors–Kristinehamn, Torsby–Kil och Arvika–Bengtssfors. Framför allt skulle de samhällsekonomiska effekterna av en överföring av persontrafiken från järnväg till landsväg belysas. Genom sammanställning av så att säga kvantifierbara faktorer kom man fram till att en nedläggning av persontrafiken på linjen Torsby–Kil inte är samhällsekonomiskt försvarbar, medan den däremot skulle vara det för de båda andra linjerna. När sedan faktorer som inte kunde värderas på detta sätt lades till kom man fram till att persontrafiken borde bibehållas även på dessa linjer. De faktorer man då tog hänsyn till var resans bekvämlighet, trafiksäkerhet, miljö, direkt och indirekt sysselsättning, lokaliseringsbetingelser i de områden som betjänas av de aktuella bandelarna och eventuell tidigareläggning av vissa vägbyggnadsprojekt. Det anses att ett överförande av persontrafiken från järnväg till landsväg i allmänhet torde påverka dessa faktorer negativt. Det här är ett mycket ambitiöst utredningsarbete, och jag betraktar det som ett stort framsteg. Men naturligtvis brister det i möjligheterna att kunna utföra ordentliga undersökningar, och det

är man säkert medveten om på länsstyrelserna. I den utredning beträffande trafiken på Fryksdalsbanan, som jag hänvisade till i min interpellation, framhålls begränsningarna i detta avseende. Den grundläggande skillnaden mellan en företagsekonomisk och en samhällsekonomisk kalkyl ligger i de mål som beaktas i kalkylen, säger denna utredning. Utredarna hade använt sig av en s. k. nyttokostnadskalkyl, som de själva ansåg hade en viss begränsning när det gällde att värdera samhällsmålen. Utredningen torde ändå vara av mycket stort värde i det här sammanhanget, och den har också klart visat den samhällsekonomiska betydelsen av att behålla persontrafiken på Fryksdalsbanan.

Frågan om att få fram kalkylmetoder med vilka samhällsekonomiska effekter kan mätas anser den trafikpolitiska utredningen vara en av sina arbetsuppgifter. Det bekräftades bl. a. på dess senaste sammanträde. Det arbetet och den nya syn på trafikpolitiken som man har anledning förvänta skall bli ett resultat av utredningens arbete bör enligt min uppfattning finnas med när man skall bedöma om anslagen till s. k. olönsam trafik är för stora eller ej. Det är detta som ligger bakom min fråga om inte statsrådet anser att det för bedömningen av anslagen är angeläget att avvakta utredningens arbete. Bör vi inte eftersträva ett så fullödigt instrument som möjligt för att ge en ordentlig grund att stå på inför så pass viktiga ställningstaganden? – Detta har jag sagt också i medvetenhet om att rent politiska värderingar måste vara med i bilden vid besluten.

Kommunikationsministern har också yttrat sig om prisrelationerna per tågkilometer för motorvagn och landsvägsbuss. Det har kommenterats tidigare, och jag vill säga att det uttalandet har väckt förvåning inte minst i järnvägsmannaled. En motorvagn skulle kosta 20 kronor per tågkilometer och en landsvägsbuss 2 kronor, har det anförts, och i svaret nämns kronor 2:50–3:50.

En lokförare i Kil t. ex. har i en insändare i tidningarna gett sin syn på saken. Han anför: På lokstationerna i Kil och Kristinehamn kör 15 motorvagnsförare ca 1 060 000 kilometer per år. Räknat per 20 kronor kilometern blir totala kostnaden 21 200 000 kronor. Lönekostnaden för denna personal samt vikarier – tre stycken – blir 1 080 000 kronor räknat på en lönekostnad av 60 000 kronor, arbetsgivare- och sociala avgifter inräknade. Driftkostnader, underhållskostnader m. m. beräknas till 10 kronor per mil. Det gör sammantaget 1 060 000 kronor. Löner, drift- och underhållskostnader blir då sammanlagt 2 140 000 kronor. Resten av pengarna – drygt 19 miljoner kronor – blir ett enda stort frågetecken, menar denne lokförare. – Jag vill anföra det som exempel på hur en järnvägsman, som har rätt goda kunskaper, ser på saken.

Nu vet jag att SJ räknar med en rad faktorer vid kostnadsberäkningar för anordnande av tåg. För en del år sedan räknade man med sju-åtta olika poster i sådana fall, och jag antar att detta är förhållandet också nu. Men även om man beaktar det kvarstår den här summan – 19 miljoner kronor – att förklara. Det skadar nog inte att vara observant också på uppgifter som lämnas av SJ i sådana här sammanhang. I varje fall vet

Tisdagen den
26 november 1974

*Ang. nedläggningen
av olönsam
järnvägstrafik,
m. m.*

jag att dessa vid flera tillfällen har vållat diskussion. Järnvägsmännens samarbetskommitté för inlandsbanan har t. ex. i samband med den regionala trafikplaneringen i Jämtland anmärkt på de uppgifter om personalbesparing som SJ lämnat angående eventuell nedläggning av persontrafiken på den del av inlandsbanan som berör Jämtlands län. Jag vet att kommunikationsministern fått ta del också av de synpunkterna. SJ anger personalbesparingen till 55 man, medan kommittén kommit fram till 32 man. Kommittén vänder sig också emot uppgifterna att motorvagnstrafiken skulle vara tio gånger dyrare än landsvägsbusstrafiken. Den anser att det är ett lättvindigt påstående, som i varje fall inte kan vara baserat på en samhällsekonomisk syn. De här synpunkterna får naturligtvis kommittén själv stå för, men jag har velat anföra dem.

Vidare har jag i ett brev fått ta del av funderingar om de besparingar SJ anser sig kunna göra på banunderhållet om persontrafik förs över till landsvägstrafik. Uppgifterna gäller här olika SJ-distrikt. De är tagna ur officiella publikationer och visar en beräknad särkostnad för banunderhållet för linjen Malung-Repbäcken på 120 000 kronor, vilket motsvarar 970 kronor per bankilometer; för Mora-Sveg 115 000 kronor, vilket gör 850 kronor per bankilometer; för Arvidsjaur-Storuman 480 000 kronor, dvs. 2 980 kronor per bankilometer; för Storuman-Hällnäs 490 000 kronor, vilket gör 2 930 kronor per bankilometer; för Storuman-Hoting 475 000 kronor, vilket gör 3 270 kronor per bankilometer och för Torsby-Kil 100 000 kronor, vilket skulle göra 1 220 kronor per bankilometer. Alla exemplen, utom det sista, avser 1973 års priser och det sista avser 1972 års priser.

Det är möjligt att det finns godtagbara förklaringar till varför man kommer fram till så olika prisuppgifter. Jag vet inte om det är så, men jag tycker i varje fall att det måste vara besvärligt för de regionala trafikplanerarna att göra bedömningar utifrån så olikartade uppgifter. Jag undrar vad kommunikationsministern har för uppfattning på den punkten.

Det är avslutningsvis självklart att det inte går att säga att man inte skall lägga ner en meter järnväg i det här landet. Jag är helt ense med kommunikationsministern när han säger att det viktigaste ju ändå är att ge människorna den bästa möjliga transportförsörjningen. En del människor tycks anse att det har gått nostalgi i järnvägsdebatten, att järnvägen för många känslomässigt betyder så mycket att de inte kan se klart på problemen.

Eftersom jag tillhör dem som väl kan anses ha känslomässig anknytning till järnvägarna skulle jag vilja replikera: Hur många är det inte som har känslomässig anknytning till bilen och som på grund därav inte kan se klart på frågan, vilket som vid olika tillfällen kan vara det rationellaste trafikmedlet. Många lärde sig uppskatta järnvägens förtjänster först i samband med att de under oljekrisen tvingades lämna bilen hemma.

Min avsikt med interpellationen var att det återigen bör slås fast att

järnvägarna är en så betydande investering i vårt land, att det måste ligga grundliga överväganden bakom eventuella nedläggningsbeslut. Fattar man sådana, kommer man säkerligen också att finna att järnvägarna – även vad man anser vara trafiksvaga sådana – har en framtid, förutsatt att man satsar på dem och sätter in dem i sitt sociala sammanhang.

Herr ERIKSSON i Arvika (fp):

Herr talman! Låt mig först säga att jag hoppas att kammarens ledamöter håller mig räkning för att jag kommer att hålla ett något kortare anförande än mina kamrater. Dels har vi i över fyra timmar diskuterat trafikpolitik, dels har jag bara ställt en enkel fråga i detta ärende.

Jag tillhör dem som verkligen ställde mig frågande när kommunikationsministern gjorde det uppmärksammade intervjuuttalande som apostroferats här. Jag tillhör dem som på nära håll i ett glesbygdslän såg vilken oro det skapade. Jag ställde därför en rak enkel fråga till kommunikationsministern om varför han gick ut med detta uttalande innan trafikpolitiska utredningen hade haft tillfälle att ta ställning. Jag kan kanske inte säga att svaret är lika rakt. Statsrådet Norling säger ungefär så här: Meningen med det trafikpolitiska utredningsarbetet var inte att dessa frågor inte skulle diskuteras, utan utredningarna skulle i stället ge ett bättre och säkrare underlag för debatten. Det är dessa sista ord som gör att jag tycker att det är litet märkligt att ett så kontroversiellt uttalande gjordes. Det blev ju, som någon tidigare talare sade, en försädesnyhet.

Hurudan är stämningen ute på fältet? Jo, i årtal har man känt oro och frågat: Hur blir det med vår järnväg? Får vi behålla den? Enbart denna ovisshet innebär i sig en viss förlamning, en tveksamhet hos företagare som skall satsa på dessa bygder, en oro hos människor som skall bosätta sig där och hos dem som är bosatta där tidigare. Det är självklart att ett uttalande av kommunikationsministern i en så aktuell fråga får en våldsam genomslagskraft. Varför det? Ja, det har herr Sven Gustafson i Göteborg på ett utomordentligt sätt skildrat när han säger, att järnvägsnedläggningar för de flesta innebär en försämring när det gäller kommunikationsmöjligheterna. Vi som kommer från glesbygdslän, t. ex. av typ Värmland, har kanske en speciell känsla för detta.

Jag är tacksam mot herr Sven Gustafson i Göteborg för att han tagit upp det exempel som så många gånger anförts från denna talarstol, nämligen Fryksdalsbanan, som ett typexempel på att en bygd verkligen slår vakt om sin järnväg. Det hörs litet bättre när en icke värmlänning säger det så äkta och hurtfriskt som herr Sven Gustafson gjorde. Men det är väl tillåtet för en värmlänning att instämma i göteborgarens synpunkter i det avseendet.

En sak tycker jag inte har betonats tillräckligt i de utomordentliga anföranden som hållits, nämligen sambandet mellan regionalpolitik och trafikpolitik. Man har talat om samhällsnyttan, och det är visserligen i stort sett samma sak. Men just synkroniseringen av lokaliseringssats-

Tisdagen den
26 november 1974

*Ang. nedläggningen
av olönsam
järnvägstrafik,
m. m.*

ningar och trafikpolitik tycker jag att det är ytterst viktigt att starkt betona. Vår landshövding i Värmland har gjort det på ett utomordentligt sätt i en kommentar till just de här aktuella frågorna. Han säger att den högra handen måste veta vad den vänstra gör och handla därefter, och så skildrar han precis de här fallen som vi har fått som exempel från talarstolen av bl. a. herr Magnusson i Kristinehamn och herr Sven Gustafson i Göteborg. Om den ena handen gör en stark lokaliseringspolitisk satsning i en bygd som Fryksdalen eller Nordmarken, och det ger resultat, men den andra handen drar in järnvägslinjen, då är det naturligtvis mycket olyckligt handlat från de statliga myndigheternas sida.

Här har uttalats meningar av herr Dahlgren, herr Sven Gustafson i Göteborg m. fl. att fara försiktigt fram. Jag behöver inte upprepa dem, jag vill bara instämma i dem, som ett råd till kommunikationsministern: Far försiktigt fram när det gäller järnvägsnedläggningarna!

Till sist vill jag betona att jag tror att när utredningen lägger fram sitt förslag och sammanställningen av länsplanerna nu kommer att göras är det ytterst viktigt att man, där man ser att det inte är aktuellt med indragning under överskådlig tid, lämnar ett klart besked till de bygderna att de får behålla sin järnväg.

Herr HENMARK (fp):

Herr talman! Jag vill också tacka kommunikationsministern för svaret på min enkla fråga. Särskilt tackar jag honom för att han här klart har ut sagt att han anser att ett ingripande i trafikarbetet på en järnvägsstation bör bedömas från samhällsekonomisk synpunkt och att hänsyn skall tas också till regionalpolitiska synpunkter.

Om kommunikationsministern följer den här linjen glädjer det mig speciellt, för då kommer de åtgärder som vår kommun fick en skrivelse om för ett par månader sedan icke att genomföras. Skrivelsen kom från SJ:s distriktschef, och den berörde inte mindre än åtta stationer. Två av dem ligger vid södra stambanan, som jag förmodar är en bana som bär sig bra. Det talades om inskränkning på olika sätt: stationerna skulle bli obemannade, styckegodstrafiken skulle upphöra, vagnslasttrafiken skulle upphöra osv. Fem av dessa stationer finns i tätorter av en sådan struktur att de visar en tydligt framåtgående trend, med ökad industri-lokalisering etc.

För vår kommun liksom för de andra tätorterna är ett sådant här meddelande naturligtvis ett hårt slag – särskilt när det, som herr Sven Gustafson i Göteborg nämnde i sitt inlägg, är formulerat så här: För Eder kännedom meddelas . . .

Jag är glad över att kommunikationsministern vill se dessa frågor från samhällsekonomisk synpunkt, men jag beklagar att de synpunkterna inte har fått göra sig gällande i ett tidigare skede. Och jag delar inte uppfattningen att nuvarande handläggningsmetod är den riktiga. Visserligen gäller att statens järnvägar skall bedöma situationen från företagsekonomisk synpunkt – enligt riksdagsbeslut – men jag är inte säker på att det inte skulle

vara ett företagsekonomiskt riktigt handlande, om distriktschefen, i stället för att skicka ut en skrivelse om att han har beslutat det och det, begärde att få ett yttrande från kommunen om hur man där ser på saken från företagsekonomisk och näringspolitisk synpunkt.

Det förvånar mig att detta skall behöva bli ett regeringsärende innan det skall bedömas på lägsta nivå från företagsekonomisk synpunkt – att man skall gå förbi både kommunstyrelse och länsstyrelse. Först då beslutet har fattats kan det, såvitt jag förstår av svaret här, överklagas – eller genom en särskild skrivelse från kommunen till regeringen underställas regeringens prövning. Jag tycker att detta inte är ett riktigt handläggningsförhållande, och jag skulle vilja att redan distriktschefen söker kontakt med kommunerna för att få en rimlig lösning på sådana här problem, vilket skulle gynna både statens järnvägar och kommunerna och näringslivet på platsen.

Jag är nämligen övertygad om att den lösning som antyds i den här skrivelsen måste i det långa loppet vara skadlig även för SJ. SJ har varit hela folkets järnväg och utgjort ett av de bestämmande inslagen i näringslivet i de här socknarna. Men efter hand som SJ inskränker all sin service till de olika industrierna så mister ju SJ denna ställning hos folket och hos näringslivet. Det tror jag inte är till SJ:s egen fördel utan tvärtom.

Jag skulle sålunda till slut vilja hemställa att då ett ärende, som handläggningen är för närvarande, kommer inför regeringen, det där sker en samhällsekonomisk värdering. Det har ju kommunikationsministern här utlovat. Men jag vill också uttala förhoppningen att själva handläggningsförfarandet får en något smidigare utformning än det har nu, så att dessa bedömningar kan göras i ett tidigare skede av utvecklingen.

Herr kommunikationsministern NORLING:

Herr talman! Jag beklagar att jag inte kommer att kunna hålla den tid som herr Eriksson i Arvika höll här i talarstolen nyss, utan att jag måste ta litet längre tid i anspråk. För det första är det mycket viktiga frågor vi debatterar. För det andra hade mitt anförande möjligtvis kunnat kortas ned något om inte herr Gustafson i Göteborg i sitt inlägg hade fört in även godstrafiken i debatten med exempel på kritik av SJ i det sammanhanget. Att han gjorde det kommer att förlänga mitt inlägg en hel del.

Får jag börja, herr talman, med att citera några rader av en känd krönikör i en av Stockholms kvällstidningar, som för några veckor sedan skrev: "Riksdagen har som vanligt inletts med att en massa riksdagsmän frågat kommunikationsminister Norling vilka järnvägar som skall läggas ner. Aldrig frågar de bilbolagen eller åkeriägarna när de skall sluta trängas på vägarna trots att det finns utmärkta järnvägar att frakta saker på."

Herr Eriksson i Arvika och herr Gustafson i Göteborg m. fl. har talat om mitt tidningsuttalande för några veckor sedan som någonting väldigt kontroversiellt. Ja, det var t. o. m. så kontroversiellt att det hade en våldsam genomslagskraft. Jag måste, herr talman, trots den sena timmen

Nr 128

Tisdagen den
26 november 1974

*Ang. nedläggningen
av olönsam
järnvägstrafik,
m. m.*

Tisdagen den
26 november 1974

*Ang. nedläggningen
av olönsam
järnvägstrafik,
m. m.*

åtminstone till eftervärlden bevara detta märkliga uttalande och ber därför att mycket snabbt få läsa in intervjun till protokollet. Debatten hittills tyder på att många, även av dem som nu debatterar här, tycks ha nöjt sig med att ta del av rubriken "Norling vill lägga ned olönsamma järnvägar".

Så här stod det i ingressen till den berömda tidningsintervjun för några veckor sedan:

"Under de närmaste åren blir det nödvändigt att lägga ned flera olönsamma järnvägar för att ordna kollektivtrafiken i mera vettiga former. Det säger kommunikationsminister Bengt Norling. Gör man ingenting kommer den s. k. kollektivbiljetten till SJ – den del vi betalar via skattsedeln – att springa upp till en kostnad på över en miljard utan att trafiken för den skull fungerar särskilt bra för människorna."

Det var ingressen. Och fortsättningen lyder:

"Förr byggde man samhällena kring stationerna. Det är inte längre fallet, och samtidigt som kostnaderna genom underhåll och löner springer mycket snabbt i höjden ökar inte trafikunderlaget på de olönsamma banddelarna. Det är därför ofrånkomligt att starta en diskussion om hur kollektivtrafiken skall ordnas, anser Bengt Norling.

I början på 1970-talet fick länsstyrelserna i uppdrag att göra upp trafikplaner. Denna trafikplanering skulle vara klar till 1 oktober. I kommunikationsdepartementet väntar man att handlingarna från de olika länen skall strömma in under november månad.

Det är i anslutning till dessa trafikplaner som det blir nödvändigt att föra en allvarlig diskussion om hur man skall få till stånd en kollektivtrafik som fyller människornas behov när de skall in till tätorter, arbetet, sjukhuset eller vad saken nu kan gälla.

För närvarande går 55–60 procent av hela järnvägsnätet med förlust. I dag kostar en rälsbuss 20 kr. per personkilometer genom tekniskt underhåll och löner, medan kostnaden för en landsvägsbuss är endast 2 kr. per personkilometer.

Det är dessa kostnadsfaktorer som gör det nödvändigt att överväga hur kollektivtrafiken skall ordnas i framtiden så att så många människor som möjligt får den största nyttan av trafikmedlen.

Årets riksdag har gett SJ 435 milj. kr. i bidrag till de olönsamma järnvägarna. Det har skett efter en s. k. separatredovisning där bl. a. politiker gått in och granskat hela SJ:s trafiknät för att fastställa vilka bandelar som skall betraktas som olönsamma.

För nästa budgetår har SJ begärt ett anslag på 600 milj. kr., vilket belopp sannolikt kommer att prutas av statsmakterna. Men tendensen är ändå tillräckligt oroande.

När vi får den regionala trafikplaneringen skall vi sätta oss ned och värdera ut vad det kan kosta att i vissa fall ersätta olönsam persontrafik på järnvägarna med landsvägsbussar, säger Bengt Norling. Godstrafiken blir i regel kvar.

Gör vi ingenting åt den olönsamma järnvägstrafiken, och vi har inte

gjort någonting sedan 1970, så kommer vi inom 6-7 år att få pumpa in över miljarden för att SJ skall kunna hålla igång driften på de olönsamma järnvägarna.

Vi har ett mycket stort behov att lösa den kollektiva trafiken för människorna, inte minst ute i glesbygderna, på ett vettigt sätt. Och det kan inte ske kring järnvägarna. Genom bilismens genombrott läggs bostadsområdena helt annorlunda än tidigare. Man måste få en helt annan trafik om man skall kunna hjälpa människorna till pendling, säger Bengt Norling. Järnvägsnätet ligger fel i dag.

Att ordna kollektivtrafiken i vettiga former kommer också att kosta mycket pengar för statskassan. Vi arbetar nu med 50-kortsidén och andra saker. Därför hoppas jag, när vi nu får in trafikplanerna, att vi i riksdag och på alla andra plan i samhället får en diskussion om underskottet på de olönsamma järnvägarna skall få öka med hundratals miljoner under de närmaste åren utan att man fördenskull får ut särskilt stora fördelar.

Men detta är en operation på flera års sikt. Vi kan inte bygga upp den nya kollektivtrafiken över en natt, säger Bengt Norling. Men det viktiga är att anslagen till den olönsamma persontrafiken på järnvägarna inte kan få öka så kolossalt snabbt. Vi behöver dessa pengar för att bygga upp en vettig kollektivtrafik. Det går bara inte att hålla på så här.

Det finns områden där en järnvägslinje kan fullgöra en viktig uppgift även i ett glesbygdsområde. Där skall den naturligtvis vara kvar, kanske rent av förstärkas och byggas ut. Men då förutsätter det att den fyller en vettig uppgift i den samlade kollektiva trafikmönstret. Vi kan inte ha järnvägarna liggande där bara för att de skall finnas där, säger Bengt Norling. De måste även utföra en arbetsuppgift."

Fru talman! Det där var den intervju som fick en så våldsam genomslagskraft. Det kan knappast vara de två sakfel som jag snabbt skall rätta till som gjorde att intervjun blev så våldsamt engagerande. Jag skulle nämligen, fru talman, kunna säga precis samma sak i dag – med två rättelser, eftersom intervjun gjordes per telefon. Båda rättelserna har diskuterats här.

Det var detta med 2 kronor per personkilometer. Det skulle vara kr. 2:50 à 3:50. Vi talade om 20 kronor per tågkilometer och om en tiondel av detta för bussen. Det andra felet var uttrycket personkilometer, det skulle naturligtvis vara tågkilometer i stället. Men jag är övertygad om att herr Gustafson i Göteborg och andra som deltar i denna debatt och som läste intervjun inte trodde att det var fråga om personkilometer. Så mycket kan jag väl ändå få värdera mina ärade meddebattörers intellekt att ni inte gick på att det var fråga om personkilometer, utan det var självfallet fråga om tågkilometer.

Men, fru talman, i denna sena timme kan det ända vara värdefullt att observera vilket uppseende detta uttalande vällade, åtminstone på oppositionssidan. Hurudan effekten var ute i landet i övrigt skall jag inte uttala mig om. Det är möjligt att man också där fick en kraftig reaktion. Men innehållet i den intervju som jag här har läst upp skulle

Tisdagen den
26 november 1974

*Ang. nedläggningen
av olönsam
järnvägstrafik,
m. m.*

jag kunna stå för vid en intervju i dag också utan att ändra något annat än de två sakterna.

Den trafikpolitiska debatten kännetecknas tyvärr av en blandning av argument som ofta är helt motsägelsefulla och där enskilda debattörer och intressenter framför åsikter som inte går att förena med vad som sagts tidigare och i andra sammanhang. Detta gäller inte minst den väsentliga frågan som vi här debatterar, huruvida vissa transporter av gods eller personer skall ske per järnväg eller med lastbil, respektive med landsvägsbuss. Det samhälle som vi lever i befinner sig ju i snabb utveckling, och därför ställs det allt större krav på järnvägssystemet. Detta gäller teknisk upprustning av olika banor, hanteringsutrustning, ökad kapacitet med åtföljande behov av vagnmateriel och lok, insatser i nya terminaler osv. Med sådana åtgärder skall vi öka SJ:s konkurrensförmåga och höja servicenivån. Som en följd av dessa krav och som ett led i regeringens strävan att bygga ut och rusta upp järnvägarna har också under senare år anslagen till statens järnvägars investeringar höjts. Under de senaste tre åren har sammanlagt drygt 1,2 miljarder kronor gått till investeringar i järnvägstrafiken.

Men hur debatteras dessa viktiga frågor? Jo, samtidigt med de växande kraven på SJ – inte minst från näringslivets sida – finner man i den allmänna debatten ingen eller mycket bristande förståelse för att SJ ibland måste höja sina taxor, och vi får uppleva den våldsamma kritik av statens järnvägar som herr Gustafson i Göteborg i kväll har levererat. Det finns ingen ljusglimt i mörkret.

Vad SJ:s taxehöjningar angår är det ju märkligt att vi för en sådan debatt i ett läge där framför allt den svenska exportindustrin på något eller några år har kunnat tillgodogöra sig prishöjningar på upp till 30–50 procent. De som hävdar att godstaxorna vid SJ skall ligga stilla tycks mena att industrins goda vinster skall ökas ytterligare via subventionerade SJ-taxor – subventioner som vi alla i egenskap av skattebetalare får vara med att betala.

Inte heller finns det någon större förståelse för att förutsättningslöst diskutera den fortsatta verksamheten på de mest olönsamma järnvägarna. Medan privata företag är nog så snabba med att lägga ner olönsamma industrier och arbetsplatser samt avskeda de anställda – om de kan – får statens järnvägar, som aldrig avskedar någon personal i samband med en nedläggning, inte göra några förändringar.

De som slår vakt om de mest trafiksvaga bandelarna av vårt järnvägsnät, där befolkningen och näringslivet har utlovats en bättre person- och godstrafik, glömmer dessutom att det här gäller järnvägslinjer som har byggts ut under ett skede med en helt annan samhälls- och näringsstruktur. Inte minst i debatten här i kammaren reagerar man ofta mot rationaliseringar, även sådana som bara avser stycke godshanteringen eller biljetthanteringen på en plats, och även om det visar sig möjligt att genom andra åtgärder åstadkomma en lika bra eller kanske bättre trafikförsörjning. Förändringen är ofta nödvändig för att skapa möjlig-

Tisdagen den
26 november 1974

*Ang. nedläggningen
av olönsam
järnvägstrafik,
m. m.*

heter till kapacitetsförbättringar när det gäller annan trafik.

Denna politiska dubbelsyn – dels förmenar man SJ att göra nödvändiga rationaliseringar, dels vill man att en allt större del av trafiken skall gå med järnväg – försvårar också den önskvärda konstruktiva långsiktiga planeringen genom en låsning av hela trafiksystemet.

Jag har i flera sammanhang sökt stimulera till en öppen trafikpolitisk debatt, där de reella skillnaderna mellan olika trafikalternativ beaktas och där siktet är inställt på ett långsiktigt, samhällsekonomiskt riktigt handlande. Reaktionen från oppositionshåll på dessa försök från min sida har varit minst sagt blandad.

I anslutning till den regionala trafikplaneringen har på länsnivå med berörda kommuner och trafikintressenter förts diskussioner om lämpliga trafiklösningar. Och dessa diskussioner har då återspeglat både realism och sakkunskap. Jag har med stor tillfredsställelse noterat detta och tror att vi har funnit en lämplig väg att använda i framtiden för diskussionerna ute i landet.

Den realistiska syn på sakfrågorna som ofta möter på den regionala och lokala nivån under trafikplaneringsarbetet har alltså tyvärr inte på långt när sin motsvarighet i de inlägg från oppositionens sida som görs i de trafikpolitiska debatterna centralt. Inte minst dagens interpellationsdebatt återspeglar detta förhållande. Här misstänkliggör olika företrädare för oppositionen regeringens trafikpolitiska motiv och syften. I strävan att misskreditera ett seriöst och framåtsyftande trafikpolitiskt utvecklingsarbete går det ända därefter att man får se herr Lothigius energiskt söka koppla sig ihop i en åsiktsgemenskap med herr Magnusson i Kristinehamn, givetvis då med mittenpartierna däremellan. Herr Lothigius, som i övrigt inte bör ha mycket till övers för herr Magnussons uppfattningar, kommer genom dessa samarbetssträvanden i den belägenheten att man ibland inte känner igenom honom som företrädare för det näringsliv han väl i särskild grad anser sig representera.

Låt mig också peka på ett annat förhållande i debatten. Företrädare för samtliga politiska åsiktens riktningar ansluter sig till ett samhällsekonomiskt synsätt på trafiksektorn och på arbetsfördelningen mellan olika trafikmedel. Jag bortser då från att en del kanske i praktiken är mindre beredda att i de enskilda fallen dra slutsatserna av sitt samhällsekonomiska synsätt. Mot detta står näringslivets företrädare, som genom sina organisationer regelmässigt ger uttryck för ett mycket klart företagsekonomiskt synsätt och som visar stor irritation över den debatt som förs om trafiken i samhällsekonomiska termer. Eftersom näringslivet står för mycket av handlandet på transportområdet här i landet, i första hand då på godstransportområdet, innebär det uppenbarligen vissa svårigheter att förena politiska strävanden med praktiskt förverkligande. Här har trafikpolitiska utredningen en avgörande uppgift, nämligen att finna instrument som naturligt åstadkommer en större överensstämmelse mellan de politiskt ansvariga instansernas uttalade mål och marknadskrafternas faktiska agerande till vardags.

Tisdagen den
26 november 1974

*Ang. nedläggningen
av olönsam
järnvägstrafik,
m. m.*

Låt mig säga ytterligare några ord om näringslivets roll i trafikpolitiken. Och jag gör det efter vad herr Gustafson i Göteborg sade om SJ:s totala brist på tänkande och realistiskt handlande som han exemplifierade med Volvos karosserier och allt vad det nu var.

Man kan kritisera statens järnvägar hur mycket man vill – det varken kostar eller frestar på. Dessutom kanske det är populärt publikt också. Men vi har ju, herr Gustafson och andra debattörer, att leva med ett näringsliv som skall stå för den stora transportmängden. Som jag ofta sagt gäller det att låta den kombination av trafikmedel svara för trafikuppgiften som har de bästa förutsättningarna för det. Med utgångspunkt från denna grundsyn har jag i olika sammanhang dristat mig hävda att det bör vara en strävan att låta tunga transporter på längre sträckor gå med järnväg, om inte särskilda skäl talar mot det.

Redan för ett par år sedan – sommaren 1972 – uttalade jag att vi måste börja se över fördelningen av godstransporter mellan väg och järnväg. Uttalandet byggde på prognoser om att vi under de närmaste 10–15 åren får ett fördubblat godstransportarbete i vårt land. Om inga åtgärder vidtas, sade jag, kommer huvuddelen av detta nya gods att transporteras med lastbil, ofta över långa avstånd. Min reflexion var då – och är fortfarande – att när vi har ett järnvägsnät som kan ta på sig en större kapacitet såväl på de stora linjerna som på mera sekundära linjer skall naturligtvis järnvägen utnyttjas. Detta resonemang har ju ingenting att göra med det misstänkliggörande som jag och regeringen nu utsätts för i form av påståenden om att vi skulle ligga bakom nedläggning av järnvägar, eftersom jag i de sammanhangen hela tiden talar om delar av det olönsamma järnvägsnätet, som samhällsekonomiskt har svårt för att hävda sig.

Jag sade för två år sedan att jag framgent hellre såg ett nytt godståg mellan Stockholm och Göteborg, mellan Stockholm och Luleå eller mellan andra järnvägspunkter i vårt land än att vi måste sätta in 50 nya långtradare på vägen för att kunna klara samma arbetsuppgift som ett godståg. Jag vidhåller, fru talman, denna uppfattning ännu starkare i dag.

I fjol uttalade jag att utvecklingen på godstransportområdet pekade mot nödvändigheten av någon form av styrning. Det var i ett tal i Piteå, då jag sade bl. a. följande:

”Regeringens målsättning är att inom en mycket snar framtid få till stånd en sådan fördelning av godstransporterna att vi skall slippa uppleva ett slöseri med pengar, miljövärden och annat som följer av en alltför utbredd landsvägstrafik. Transporter av tungt gods från eller till Norrland och även mellan andra delar av vårt land skall ske med järnväg och inte med bil. Det finns inget försvar för landsvägstransporter på sträckor över 25–30 mil där järnvägen finns som alternativt transportsätt. Därför är inriktningen klar i direktiven för trafikpolitiska utredningens arbete i den del som handlar om godstransporter över långa avstånd. De som av olika skäl tror att vi skall kunna fortsätta med en utbyggnad av de

långväga tunga landsvägstransporterna till förfång för både trafiksäkerhet, miljö och samhällsekonomi bör tänka om. Det är med järnvägens resurser och miljövänliga transportmöjligheter som vi skall bygga ut och förbättra vårt godstransportarbete i hela landet. Vi som vet detta, vi skall fullfölja vår trafikpolitik oavsett vilka privatekonomiska intressen som försöker hindra oss. Vårt närmaste mål är således att begränsa lastbilstransporternas längd till under 25 å 30 mil. Det är också ett led i att förbättra arbetsförhållandena för de tusentals arbetstagare som utför ett krävande arbete som långtradarchaufförer. Även i fråga om persontransporter skall vi göra järnvägen så attraktiv i framtiden att fler och fler lämnar bilen hemma vid långfärder och i stället utnyttjar de bekväma färdssätt som järnvägen utgör.”

Sådana uttalanden, fru talman, väcker på sina håll alltid stor irritation, och betydande insatser görs då för att försöka visa att jag har fel i mina uttalanden till förmån för järnvägstransporter. Redaktörerna i olika näringslivstidskrifter går upp i varvtal, och engagemanget föranleder i vissa fall t. o. m. särskilda debattskrifter. Mitt tal i Piteå föranledde alltså bl. a. Näringslivets trafikdelegation att sammanställa en skrift, kallad Effekter av räjongbegränsning, en skrift som verkligen ställer näringslivets intresse för trafikfrågorna mitt i byn. Vad man i denna skrift och i andra sammanhang eftertryckligt vill söka rättfärdiga är företagens absoluta rätt att endast se till de kortsiktiga lönsamhetskraven och helt eller så gott som helt se bort ifrån samhällsekonomiska aspekter på trafiken. Jag rekommenderar den skriften, som jag har här – Näringslivets trafikdelegations skrift, alltså – till läsning för alla som trott eller tror att näringslivet och därmed också i huvudsak deras intressenter här i kammaren skulle ha något större intresse för att i handling omsätta de tankar om järnvägens framtid som man från det hållet ger uttryck för i den allmänna trafikdebatten. Skriften Effekter av räjongbegränsning avslöjar på ett skrämmande sätt bristerna på ett seriöst agerande i en samhällsfråga som verkligen är för viktig för att få lösas efter snävt företagsekonomiska önskemål.

Jag skall inte trötta med någon läsning ur denna skrift. Låt mig bara peka på att sedan man har intervjuat 800–900 företag i landet om hur de skulle uppleva att helt plötsligt inte få transportera sitt gods på landsväg på sträckor över 25–30 mil, kommer man samfällt, fru talman, fram till en rad skäl för att företagen inte skulle kunna klara en sådan ny situation.

Följande skäl talar alltså enligt svensk företagsamhet för att man vid sträckor över 30 mil måste köra alla transporter på bil: allmänt lägre kostnader, ingen omlastningskostnad, lägre fraktkostnad, lägre emballagekostnad, snabbare transport, leveransprecision, mindre skador, godset kräver speciell hantering, temperaturkänslighet, allmänfarlighet, bättre service, allmänt bättre service, dörr-till-dörr-transport, leveransberedskap, personligt ansvar, enklare reklamationer.

Kan någon, fru talman, begripa hur man efter en sådan enkät fortfarande kan ha någon trafik kvar på statens järnvägar? Hur kan någon

Tisdagen den
26 november 1974

*Ang. nedläggningen
av olönsam
järnvägstrafik,
m. m.*

våga anlita ett företag som bryter mot alla dessa normala, gängse regler för transport?

Detta går man alltså ut med för att bevisa det omöjliga i att de varor som det här är frågan om fraktas på järnväg längre sträckor.

Jag måste för fullständighetens skull tala om vilka varor man har undersökt: läkemedel, petroleum, kemiska produkter, betongvaror, frukt och grönsaker, träindustri, tyngre järnvaror osv.

Det här är alltså sanningen bakom näringslivets intresse för att delta i den samhällsekonomiska debatten om trafikpolitiken. Näringslivets trafikdelegation är ju inte vilket organ som helst; den omfattar alla de stora industrisektorerna i vårt samhälle. Här finns Lantbrukarnas riksförbund, Skogsindustrins samarbetsutskott, Köpmannaförbundet, JCA, Industrins byggmaterialgrupp, Sveriges industriförbund, hantverks- och industrior- ganisationer osv. De hänvisar i sin broschyr till vad jag sade i Piteå – det är nästan så att de anger klockslaget när jag stod där och talade.

När man läser den broschyren förstår man också en del andra ting. Bl. a. förstår man bättre herr Gustafson i Göteborg, som i den trafik- politiska debatten i våras sade följande: "Vid flera tillfällen har vi frågat företagare – på våra resor med trafikutskottet och på trafikkonferenser osv. – varför de inte anlitar järnvägen, när godset är lämpligt att frakta på järnväg och det är lång transportväg. Varför skall detta köras på bilar? Då säger de: 'Om jag sätter godset på en lastbil, vet jag när den kommer fram och jag vet att då är godset framme också. Om jag däremot sätter det på en järnvägsvagn, kan jag riskera att det blir stående på någon rangerbangård i något dygn, och med de stora krav som man nu har på så kort lagerhållning som möjligt innebär ju detta svårigheter.'" "

Om jag ville vara illvillig skulle jag kunna säga att det uttalandet kunde vara ett citat ur den här broschyren. Så illvillig är jag emellertid inte. Men orden stämmer ganska bra överens med texten i broschyren.

Med detta har jag inte velat bevisa någonting annat än att vi nog för en alltför enkel debatt om trafikpolitiken om vi begränsar oss till frågan om persontrafik på det olönsamma nätet. Om debatten skall bli framåtsyftande och ge SJ någonting reellt måste vi ta upp en allomfattande debatt. Den framtida trafikpolitiken måste grundas på ett långsiktigt syn- sätt. Vi måste göra samhällsekonomiska bedömningar i större utsträck- ning än för närvarande. Men då skall *alla* vara med i den debatten. Om SJ tvingas lämna ett anbud som ligger 50 eller 75 öre per enhet högre än vad den aktuella kunden inom näringslivet har tänkt sig att betala skall kunden-företaget kunna säga: "Då tar vi vårt samhällsekonomiska ansvar och betalar några ören mera för att järnvägen skall få utnyttjas." Så är det inte nu. Inom näringslivet för man tvärtom ett renodlat företags- ekonomiskt resonemang när det gäller dessa frågor. Så länge det fortsätter kommer vi inte att klara upp dessa avgörande samhälleliga frågor. Det är därför jag velat säga detta och har låtit det ta den tid det har tagit.

Varje år framförs som bekant stora krav på väginvesteringar. Trots att staten årligen satsar ca 3 miljarder på vägsektorn framställs det som

helt otillfredsställande. Även om jag skulle fördubbla det beloppet – till 6 miljarder kronor – är jag övertygad om att det ändå inte skulle anses tillräckligt. Jag – även ni i oppositionen – vet att en prioritering av samhällets insatser måste göras. Då är det regeringens bestämda uppfattning dels att den långväga godstrafiken bör gå med järnväg, där järnvägen är ett fullgott alternativ till vägtransporter, dels att vi måste kunna diskutera med varandra huruvida inte det transportarbete som utförs av den mest orationella järnvägstrafiken kan skötas bättre av andra transportmedel. Vi måste använda våra resurser så praktiskt som möjligt – åtminstone måste den som sitter i ansvarig ställning se det så. Även företrädarna för oppositionen borde ha förståelse för detta.

Jag vill dock inte på något sätt moralisera och söka efter alla motiv som gör att – såsom skett i dagens debatt – motsättningar framhävs och seriösa syften misstänkliggörs.

Fru talman! Om vi alltså ser till vårt järnvägsnät som en helhet och är på det klara med att det måste ske vissa anpassningar när samhälls-ekonomi talar för alternativa transportlösningar, leder mitt resonemang ändå fram till en måhända radikalt annan slutsats än vad mina och regeringens kritiker har tänkt sig. Det betyder att oppositionens motstånd mot att sakligt diskutera vårt järnvägsnäts framtid kan medföra skärpta regler för den tunga landsvägstrafiken långt tidigare än vad vi tänkt oss. Det motståndet kan tvinga oss till att snabbt agera. Vi kanske tvingas pröva att inte låta den tunga vägtrafiken med lastbil öka i samma takt som förut, inte bara på de mycket trafikstarka vägarna utan även i andra delar av landet. Trafikpolitiska utredningen har regeringens uppdrag att se över hur många tillstånd som skall finnas för tung trafik på våra vägar. Jag tror att vi mot bakgrund av den nuvarande trafikpolitiska debatten har större anledning än någonsin tidigare att låta SJ ta hand om godset när järnvägen är ett fullgott alternativ. Det kan leda till en direkt styrning av godstrafiken till järnväg.

Det skall bli mycket intressant att under nästa år ta del av trafikpolitiska utredningens förslag i dessa frågor. Men innan vi får utredningens förslag tror jag att många skulle vara intresserade av att höra hur de borgerliga partierna ser på en sådan styrning av transporter. De flesta är nog mer intresserade av ett sådant besked än av allmänna uttalanden om att inga järnvägar får röras. Min uppfattning är nämligen att järnvägar – om de skall finnas kvar – också skall ha arbete med att frakta gods och resande. Det får vi gemensamt se till att ordna. Därför blir min viktigaste fråga till herrar Dahlgren, Lothigius och Sven Gustafson i Göteborg: Är ni beredda att diskutera och medverka i en styrning av gods-transporterna från landsväg till järnväg för att avlasta vägarna och hjälpa våra järnvägar, för att åstadkomma energisnåla transporter, förbättra trafiksäkerheten, minska buller- och avgasproblemen och över huvud taget förbättra trafikmiljön i framtiden? Jag tror att de flesta i vårt land med stort intresse väntar på ert svar på denna fråga i dag, eftersom svaret kommer att visa hur mycket av allvar och realism det ligger i ert ständiga

Tisdagen den
26 november 1974

*Ang. nedläggningen
av olönsam
järnvägstrafik,
m. m.*

tal om att järnvägen skall gynnas och att järnvägstrafiken inte skall minskas utan i stället ökas.

Det går inte att komma förbi frågan genom att säga att om SJ:s konkurrenskraft ökas, så kommer transporterna. Jag hänvisar till näringslivets debattskrift, som jag citerade ur för en stund sedan. Näringslivet kommer inte att ta några egna initiativ. Där ser man tyvärr i de flesta fall enbart företagsekonomiskt på sina transporter.

Jag tror, fru talman, att ett klart och entydigt besked från oppositionen i denna viktiga principfråga skulle rensa luften. Om ni inte svarar ja på frågan eller om ni helt undviker att svara vet alla vi andra att det bara är luft i ert tal om hur ni vill värna om våra järnvägar.

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

Herr SVEN GUSTAFSON i Göteborg (fp):

Fru talman! Jag uttryckte i början av mitt anförande en förhoppning om att vi skulle få en konstruktiv debatt. Jag försökte ge ett bidrag till den. Men mönstret upprepar sig från tidigare debatter. När kommunikationsministern känner sig pressad i en debatt slår han vilt till höger och vänster och talar gärna om saker som inte har direkt med debatten att göra.

Till en början försökte kommunikationsministern göra gällande att hela den här debatten uppkommit därför att oppositionen hade lust att utnyttja hans intervjuuttalande och att han inte kunde förstå att det skulle kunna väcka något särskilt uppseende. Ja, herr kommunikationsminister, jag blir nu tvungen att referera vad flera socialdemokratiska tidningar skrev dagen efter detta utspel. De tidningsartiklarna visar att uttalandet verkligen uppfattades som ett sensationellt uttalande och att dessa tidningar verkligen trodde att kommunikationsministern nu önskade nedlägga järnvägar innan det trafikpolitiska utredningsarbetet var färdigt.

Dala-Demokraten skrev den 9 oktober: "Norling bör vänta. Ingen har undersökt vad det kostar att lägga ned en järnväg. I väntan på utredningen bör Bengt Norling avstå från att lägga ned järnvägar."

Folkbladet Östgöten hade den 9 oktober en stor rubrik över ledaren: "Dödsdom över järnvägen?"

I Nya Norrland stod den 9 oktober över hela ledarsidan: "Varför så bråttom Bengt?"

"Tyvärr är det svårt att undgå misstanken att Bengt Norlings DN-intervju betyder att regeringen – eller i varje fall kommunikationsdepartementet – av okända skäl inte kunnat vänta på den regionala trafikplaneringen. Norling har bestämt sig. Fler järnvägar skall läggas ned. Sedan får trafikplanerarna säga vad de vill. Punkt och slut. Bengt Norling förefaller således ha lovat för mycket på partikongressen 1972."

"Det är klart", fortsätter Nya Norrland, "möjligheten finns förstås att Bengt Norling uttryckt sig oklart och blivit missförstådd. Eller kanske

Tisdagen den
26 november 1974

*Ang. nedläggningen
av olönsam
järnvägstrafik,
m. m.*

menar han inte vad han säger? Vi hoppas att åtminstone något av de antagandena stämmer i verkligheten"

Värmlands Folkblad skrev den 9 oktober: "Var rädd om järnvägen!" – "Framför allt borde Bengt Norling ha aktat sig för ett sådant här uttalande innan han fått utredningsmaterialet framför sig på bordet", tillägger tidningen.

Om nu vänskapligt sinnade tidningar uttrycker sig på detta sätt har då kommunikationsministern anledning att anklaga oss i riksdagen för att vi vill debattera dessa frågor? Det är fullständigt orimligt.

Kommunikationsministern väljer även en annan anfallslinje och säger: Oppositionen har ett mostånd mot att sakligt diskutera frågan. Därför hotar han nu med drakoniska åtgärder när det gäller landsvägstrafiken. I all anspråkslöshet försöker vi att diskutera frågorna från sakliga utgångspunkter. Om det inte vinner kommunikationsministerns godkännande måste vi beklaga detta, vi gör så gott vi kan. Vi har ett intresse av att få en trafikpolitik i det här landet som blir den bästa möjliga från samhällsekonomisk utgångspunkt.

Kommunikationsministern påstår att jag sagt att det inte fanns någon handlingskraft inom eller någon ljusning för SJ. Jag sade i mitt anförande att det tvärtom är ett effektivt arbete som utförs av SJ på alla nivåer, men att man enligt min uppfattning har en felaktig syn – en alltför dogmatisk syn – på vad som är lönsamt och icke lönsamt. Jag exemplifierade med Volvofallet, där statens järnvägar på grund av denna dogmatiska syn under flera år inte fick de chanser som de borde ha fått. Men det ändrade sig, herr kommunikationsminister, och det uttryckte jag min stora tillfredsställelse över.

När det gäller godstrafiken måste jag bekänna att jag inte läst den där skriften som herr Norling visade upp. Om herr Norlings referat är korrekt har jag ingen större lust att läsa den heller – då ger den inte något väsentligt bidrag till den här trafikdebatten.

I det trafikpolitiska program som folkpartiet antog 1971 säger vi: "Fjärrtrafik av tyngre gods bör överföras till järnväg." Vi tycker att det är naturligt att fjärrtrafik av tyngre gods går på järnväg om det finns järnväg. Men när nu Bengt Norling känner sig litet trängd beträffande de frågor vi diskuterat tidigare säger han: Nu vill vi ha ett besked i kväll – vad kommer ni att säga och vilka medel skall användas för detta? Jag vill svara att det ju är den saken som utredningen skall pröva. Vi anser att man bör ha den målsättning jag nämnde. Men jag tror inte – och på den punkten kan jag ge svar – att vi åstadkommer detta genom ett detaljkineseri, ett regleringssystem. I första hand gäller det att se till att SJ får förutsättningar att konkurrera på riktiga villkor. Tror inte kommunikationsministern att det kan finnas möjligheter för SJ att konkurrera när det gäller fjärrtransporter av tyngre gods – något som SJ rimligen bör kunna göra – undrar jag vem som har låga tankar om SJ.

Sedan vill jag ställa en fråga – det finns för allt i världen många frågor att ställa här, men timmen är sen. Det är en fråga som direkt har med kvällens debatt att göra.

Tisdagen den
26 november 1974

*Ang. nedläggningen
av olönsam
järnvägstrafik,
m. m.*

Får vi tolka kommunikationsministerns uttalande i dag så, att ingen järnvägstrafik kommer att läggas ned, såvida man inte finner det motiverat från samhällsekonomiska utgångspunkter och man är viss om att kunna åstadkomma en tillfredsställande transportförsörjning i regionen? Om svaret blir ja på den frågan, har vi kommit ett gott stycke längre. Då återstår bara frågan när vi är överens om att denna tillfredsställande transportförsörjning föreligger. Jag har sagt att jag tror att man behöver få hela utredningsmaterialet så att man inte gör dellösningar.

Nu säger kommunikationsministern att inte kan väl Sven Gustafson ha missuppfattat det där med vagnkilometer och sådant. Jag måste bekänna att jag trodde att kommunikationsministern faktiskt hade granskat intervjun – man brukar ju få göra det när det gäller så stora saker. När jag nu tittade närmare på herr Norlings tidigare anförande, förstod jag att det måste vara något fel. Men vad hjälper det om jag visste det, när den stora allmänheten och de socialdemokratiska tidningarna läste som det stod. Skulle då kommunikationsministern inte vara tacksam för att det blir ett tillfälle i riksdagens debatt att klargöra denna fråga? Jag väntar, som sagt, med spänning på kommunikationsministerns svar.

Herr MAGNUSSON i Kristinehamn (vpk):

Fru talman! Jag begärde egentligen ordet för att när kommunikationsministern talade om tågkilometer respektive personkilometer upplysa om att jag just sett att man i t. ex. Svensk Omnibustidning refererat till tågkilometer. Det var alltså en korrekt beskrivning. Men frågan kvarstår ju i alla fall om hur man kommer fram till denna summa på 20 kronor per tågkilometer. Som jag sade förut här är det någonting som betvivlas starkt bland järnvägsmän, och jag gav ett exempel på en enskild järnvägares funderingar kring det här problemet. Det verkar ju orimligt att man kan ha en så hög summa som 20 kronor per tågkilometer för en motorvagn, medan det skulle röra sig om två till tre kronor för en buss. Om det finns statistik som bevisar det, då innebär detta att det måste vara något fel i trafikpolitiken därför att då måste det ju rimligtvis vara så stora skillnader i kostnadsansvaret att bara detta skulle motivera en ny trafikpolitisk utredning.

Sedan vill jag säga till kommunikationsministern – även om han inte polemiserade mot mig i frågan om hur intervjun hade givits och hur tidningarna eventuellt hade uppfattat den – att jag vet av egen liten erfarenhet att journalister gör vridningar. Men det är nog ändå som herr Gustavsson i Alvesta nyss betonade att man ute i landet har uppfattat intervjun på detta sätt, och jag kan då referera till samtal med bl. a. järnvägsmän. De har uppfattat saken så som vi velat ge uttryck för här, nämligen att kommunikationsministern helt enkelt har kommit till ett slags sinnesförändring. Och det är klart att det i och för sig inte är bra att man uppfattar saken så; det är inte positivt.

När det gäller min fråga om det inte är angeläget att avvakta trafikpolitiska utredningens arbete innan man tar ställning till frågan om

Tisdagen den
26 november 1974*Ang. nedläggningen
av olönsam
järnvägstrafik,
m. m.*

anslagen till olönsam trafik över huvud taget, så fanns det ett visst svar i det kommunikationsministern sade om det första respektive andra tidsperspektivet. Han förklarade att sådana banor som exempelvis Jokkmokk–Arvidsjaur skulle kunna diskuteras på ett tidigare stadium i den regionala trafikplaneringen. Man skulle på det sättet kunna komma fram till beslut innan den trafikpolitiska utredningen har framlagt sitt betänkande. Men nu kommer ju utredningen med ett betänkande redan i mitten av nästa år – det anses vara en seriös arbetshypotes – och då förutsätter jag att det inte kan vara mer bråttom än att man bör avvakta detta betänkande.

Sedan vill jag helt instämma i vad kommunikationsministern sade om att kritiken av SJ i vissa fall går in på detaljfrågor på ett sätt som inte är nödvändigt. Kommunikationsministerns tilltro till att man genom övertalning skulle kunna påverka näringslivet att ta samhällsekonomiska hänsyn när det gäller transporter kan jag inte dela. Jag konfronterades nyligen på en resa i Västernorrland med olika bolagsintressen – man hade väl reda på att jag här i riksdagen när det gäller lastbilarna hade agiterat livligt för 18-meterslängden. Det visade sig att man var fullständigt oförstående till en sådan reform. Jag tror alltså inte på den metoden, utan här måste det till vissa styrmedel, vare sig det skall ske genom sänkta priser hos SJ och höjda avgifter för landsvägstrafik eller man tillgriper andra styrmedel. Men sådana former av åtgärder måste enligt min mening till om man skall få till stånd en samhällsekonomiskt riktig avvägning av trafiken. Det är jag fullkomligt övertygad om.

Herr LOTHIGIUS (m):

Fru talman! Det är sent på kvällen, men jag måste ändå försvara mig i en del frågor som kommunikationsministern har tagit upp.

Hur kan herr Lothigius och herr Magnusson i Kristinehamn omfamna varandra i en sådan här debatt och ha likartade synpunkter när ni båda står så långt ifrån varandra, frågar kommunikationsministern. Det händer ju att vi kan samsas. Jag tycker att herr Magnusson är en klok man i många avseenden, och det finns alla skäl att samarbeta med honom i en rad frågor.

Men vad jag har sagt i den här debatten, bäste herr Norling, är att jag i stort delar de uppfattningar som kommit fram i kommunikationsministerns interpellationssvar. Där har kommunikationsministern ett klart bevis för var jag står i den här frågan. Då säger kommunikationsministern: Hur kan herr Lothigius tala så när näringslivet har en annan synpunkt? Och så håller kommunikationsministern först med näringslivet i en debatt och talar om att han har stöd från näringslivet för att sedan i nästa omgång leverera en ganska grov utskällning av näringslivet och näringslivets trafikdelegation. Vilket är sant?

Näringslivet har, det vet jag, applåderat kommunikationsministerns uttalande i Dagens Nyheter och funnit det positivt. Representanter för näringslivet som jag mött har sagt: Varför bråka när Norling nu äntligen

Tisdagen den
26 november 1974

*Ang. nedläggningen
av olönsam
järnvägstrafik,
m. m.*

talat ett förnuftigt ord! Då svarar jag att jag vore en dålig moderat politiker om jag inte tog hänsyn till de demokratiska spelregler som vi dragit upp, och så har jag angivit – jag har sagt det tidigare här och det har flera andra talare också gjort – att vad vi i riksdagen har uttalat såsom angeläget är att nedläggning av bandelar och indragning av stationer bör ses i mera långsiktigt perspektiv och att några nedläggningar av järnvägar därför inte skall mot berörda kommuner ske under pågående utredning. Genom kommunikationsministerns uttalande har också kommuner, tidningar och allmänhet fått uppfattningen att så skulle bli fallet. Min vän Sven Gustafson i Göteborg har ju också talat om att så har man uppfattat rubrikerna i tidningarna.

Vad jag vill hävda är att vi först skall gå igenom frågeställningarna i den trafikpolitiska utredningen och de utredningar som kommunikationsministern tillsatt innan vi tar ställning.

Näringslivets uppgift är – om man skall anmärka på dess ställningstagande i denna skrift – att anvisa var det står näringsekoniskt för att sedan politikerna skall kunna ta fram sina värderingar. Det är en viss lagbunden ordning och står så att säga inskrivet i en uppgörelse mellan näringslivet och samhället att så skall ske. Kommunikationsministern skall veta vilka fördelarna är för näringslivet i en viss situation, och kommunikationsministern skall sedan göra de politiska och samhällsekonomiska värderingarna. Det är också min uppgift. Jag skall alltså inte slåss för näringslivets synpunkter. Därför har jag sagt för min del att jag måste ta hänsyn till de samhällsekonomiska värderingarna. Det är ytterst viktigt för mig, och det är därför jag har tagit upp den här frågan i min interpellation.

Sedan tar kommunikationsministern som vanligt upp frågan om styrning och säger: Var står ni? Är ni beredda till styrning? Det är ju det som vi skall få fram en värdering av i den trafikpolitiska utredningen. Det är först när jag fått fram underlag som jag kan säga var jag står i den här frågan. Det är inte värdefullt för kommunikationsministern att få besked om det just nu. I dag kan ingen bevisa – jag kan det i varje fall inte – att en styrning ger de effekter som kommunikationsministern påstår. Därför kommer jag inte att uttala mig i denna fråga i riksdagen förrän jag har fått vara med i utredningen och lägga fram ett förslag.

Till sist, herr kommunikationsminister, varför inte låta den trafikpolitiska utredningen belägga detta? Varför bära bördorna själv – även om kommunikationsministerns axlar är breda och ser ut att kunna tåla dem?

Herr ERIKSSON i Arvika (fp):

Fru talman! Jag begärde ordet när kommunikationsministern i inledningen av sitt andra anförande ägnade stort utrymme åt ett uttryck jag hade använt i samband med tidningsuttalandet. Det har två rubriker. Först står det: Norling städar hos SJ. Sedan lyder den stora rubriken: Olönsamma linjer måste läggas ner. Jag sade då att ett uttalande från

landets kommunikationsminister som publiceras på detta sätt har en stark genomslagskraft.

Jag begärde ordet för att verifiera att det påståendet är riktigt, men det behöver jag inte göra därför att flera av kamraterna före mig i talarstolen har verifierat det på ett utomordentligt sätt. Statsrådet vet också att även om rubrikformuleringen är olycklig – jag medger att det ofta är det som är felet – så har uttalandet stark genomslagskraft bland annat inom statsrådets egna led och inom de (s)-märkta tidningar som har nämnts här. Statsrådet har fel när han säger att det har vållat oro inom oppositionen. Det är i så fall en alltför vittomfattande betydelse statsrådet lägger in i begreppet opposition.

Herr Norling frågar sedan om det inte finns någon ljusglimt i detta mörker. Jag vill besvara den frågan med att säga att jag tycker det är en ljusglimt att statsrådets önskemål om en frisk och levande debatt blivit tillmötesgången. En sådan har vi sannerligen haft och skall fortsätta att ha, anser jag.

Men jag vill också vara artig mot statsrådet och säga att det finns en ljusglimt även i intervjun, och den ljusglimten tar jag speciellt fasta på mot bakgrund av att vi bör ha en synkronisering mellan regionalpolitiken och trafikpolitiken. I avslutningen av intervjun säger statsrådet Norling att en järnvägslinje kan fullgöra en viktig uppgift även i ett glesbygdsområde. Där skall den naturligtvis vara kvar, kanske rent av förstärkas och byggas ut. Sedan tillägger statsrådet fullt riktigt att det förutsätter att den fyller en vettig uppgift i det samlade kollektiva trafikmönstret.

Vi vet, både statsrådet och Norling och jag, att många har sett detta uttalande i slutet av intervjun som en ljusglimt, och jag hör till dem som öppet erkänner tacksamhet för den deklARATIONEN. Den sammanfaller med vad jag avslutade mitt förra anförande med, att man skall vara försiktig när det gäller järnvägsnedläggningar.

Herr DAHLGREN (c):

Fru talman! Jag har inte läst den skrift statsrådet hänvisade till i sitt anförande, och då kan jag inte heller kommentera den. Jag vill bara säga att uttalandet av näringslivets trafikdelegation får stå för delegationens egen räkning.

Själv tror jag att näringslivet är berett att satsa på järnvägen, men då krävs det naturligtvis att det finns industrispår eller att SJ medverkar till att anlägga sådana. Och det krävs framför allt en kapacitet i vagnar. Har SJ den kapaciteten i dag, herr Norling? Mitt svar är nej.

Trots allt detta tyckte jag mig emellertid i statsrådets senaste anförande känna igen mycket av den kommunikationsminister jag upplevde under våren. Då hade kommunikationsministern en tro på järnvägen. Det upplevde jag inte att han hade i tidningsuttalandet, och jag har inte heller upplevt det tidigare under dagen – mer än i det senaste anförandet. Det är bra att tron visade sig där. Jag skulle bara vilja säga: Utsträck den

Nr 128

Tisdagen den
26 november 1974

*Ang. nedläggningen
av olönsam
järnvägstrafik,
m. m.*

Tisdagen den
26 november 1974

*Ang. nedläggningen
av olönsam
järnvägstrafik,
m. m.*

tron – i varje fall till dess vi med säkerhet vet hur vi skall ställa oss – även till det trafiksvaga bannätet. Det kanske går att göra även det lönsamt.

Det är alldeles klart att järnvägarna skall ha en arbetsuppgift. Vad vi diskuterar är hur de skall få den. Jag har då menat att man kan modernisera det olönsamma bannätet om viljan finns, och jag ställer frågan ännu än en gång: Finns den viljan hos SJ, eller skall det här bannätet – som berörts tidigare i dagens debatt och som sägs i olika uttalanden – helt enkelt läggas ner utan att man försöker vidta några åtgärder för att se om det inte går att göra det lönsamt?

De här banorna har tillkommit under en tid då näringsstrukturen var annorlunda än nu, anförde statsrådet, och därför kan man inte tänka sig att göra dem lönsamma. Det är ett ganska vanligt resonemang, och jag vill åter fråga: Vad har regeringen gjort för att ändra på befolkningsstrukturen, som har blivit så olycklig?

Det enda jag har hört i dag är att Bengt Norling menar att SJ måste bedömas som ett privatföretag som endast har profitbegär. Jag hoppas att det var en felsägning. Skall debatten leda någonstans måste vi ändå vara överens om att kommunikationernas utveckling är a och o i den välfärdsstat som vi väl alla vill leva i; ett sätt att sprida välfärden i alla bygder är att ha goda kommunikationer, och ännu vet vi inte med säkerhet om järnvägens roll därvidlag är utspelad.

Då kommunikationsministern åberopar den tidigare nämnda tidningskrönikören vill jag säga att skillnaden mellan olönsamma järnvägslinjer och trängseln på vägarna är enorm.

När jag för till torgs en önskan om bibehållande av järnvägarna gör jag det just därför att jag ser en chans att tillföra järnvägarna den kommande ökningen av rese- och godsmängd. Förutsättningarna är då att järnvägen finns kvar samt att SJ har kapacitet och service för ökade transporter.

Frageställningen var inte ny, och jag har svarat på frågan under flera andra debatter. Vi har sagt att långväga transporter skall – i den mån godset är lämpligt – överföras till järnväg. Det är precis samma svar som statsrådet har fått förr, och det står vi kvar vid.

Det finns ett gammalt ordspråk som säger: Den man älskar, den agar man. Kanske det inte gäller i den moderna uppfostringspedagogik som man i dag arbetar med, men jag menar att i det som jag har sagt – som kan uppfattas som kritik mot SJ – ligger en verklig önskan om framgång för det kollektiva tågresandet och för tågfrakten. Jag hoppas att den här kritiken skall leda till att man blir mer aktiv på det här området. Jag tror att det är den väg vi har att vandra i framtiden.

Herr kommunikationsministern NORLING:

Fru talman! Nu börjar debatten väl lida mot sitt slut. Jag är ganska nöjd, för nu har åtminstone herr Eriksson i Arvika läst hela intervjun. Han har nu kommit till sista meningen; han har t. o. m. läst upp den

Tisdagen den
26 november 1974*Ang. nedläggningen
av olönsam
järnvägstrafik,
m. m.*

i talarstolen och instämde dessutom i vad där stod. Får det en efterföljd, så att fler än herr Eriksson i Arvika läser hela intervjun, kan den helt plötsligt vara om inte en bestseller så näst intill för dem som vill satsa på framtida kollektivtrafik. Så visst har det tjänat ett syfte att vi nu några timmar diskuterat dessa frågor.

Herr Eriksson i Arvika har i alla fall nu gjort dem som satte rubriken ansvariga för den oro som uppstod hos människorna. De som gjorde detta var naturligtvis mycket provokativa, men det är nu en gång journalisternas rätt – och den skall vi väl inte ta ifrån dem – att vinkla. Det skulle bara vara detsamma som att skaffa sig ovänner bland sina bästa vänner att börja diskutera detta med dem. Man får i stället göra som man bör göra: läsa hela artikeln, om man nu har något intresse för den, inte bara rubriken.

Vidare sade herr Eriksson i Arvika att jag minsann skulle vara nöjd nu vid denna sena timme, eftersom jag verkligen har fått en riktig debatt. Ja, inte hade jag fått det, om herr Eriksson i Arvika hade fått som han ville när han ställde sin enkla fråga till mig om varför statsrådet uttalar sig innan trafikpolitiska utredningen är klar med sitt ställningstagande. Men trots att jag inte haft hjälp av herr Eriksson i Arvika är jag ändå glad för denna debatt. Vill herr Eriksson i Arvika något dela den glädjen skall jag glömma formuleringen av hans enkla fråga. Jag tänkte när jag såg den att det var märkligt att den hade ställts av herr Eriksson i Arvika – han brukar inte vara den som inte väntar med att uttala sig.

Men nog om det. Vi skall till slut tala om ett par spørsmål som jag lovat svara på. Det ena är herr Sven Gustafsons i Göteborg fråga om samhällsekonomiska synpunkter på eventuella förändringar i järnvägsnätet. Den andra är herr Magnussons i Kristinehamn fråga om beräkningssättet vad gäller kostnaderna 20 kronor respektive 2:50–3:50 kronor per kilometer. Men innan jag gör det vill jag till herr Dahlgren säga att jag inte mer än någon annan kommer att rida på det protokoll som skrivs ut från denna debatt – men i sitt senaste anförande utalade faktiskt herr Dahlgren att tunga långväga godstransåorter enligt centerns uppfattning i så stor utsträckning som möjligt skall företas med järnväg. I centerns program står det att de i så stor utsträckning som möjligt *bör* företas med järnväg.

Jag uppfattar också det som ett positivt resultat av denna debatt att det framgent skall vara möjligt med en realistisk diskussion om hur vi skall bära oss åt på detta område – kanske också med risk för att det blir fråga om någon form av vad som kallas styrning. I mina direktiv till trafikpolitiska utredningen säger jag bl. a. följande:

”Med hänsyn till samhälleliga intressen – trafiksäkerhet, arbetarskydd, miljökrav osv. – måste resp. trafikgrenar också vidkännas restriktioner av olika slag, som ofta inte låter sig uttryckas i ekonomiska termer men som innebär mer eller mindre långtgående ingrepp i trafikutövningen.”

Detta ingår i direktiven för utredningen och bör därför inte vara någon sensation, åtminstone inte för dem som arbetar i den.

Tisdagen den
26 november 1974

*Ang. nedläggningen
av olönsam
järnvägstrafik,
m. m.*

Vidare ville inte herr Lothigius och naturligtvis inte heller herrar Sven Gustafson och Dahlgren svara på den av mig framkastade frågan. Jag lägger inte in mer i det uteblivna svaret än vad som är nödvändigt. Jag har ställt frågan i första hand mot bakgrund av att vi kan komma i ett läge, där vi, om vi menar allvar med vår strävan att göra SJ någorlunda bärkraftigt och inte bara tärande, kanske bör vidtaga åtgärder som vi normalt varit litet främmande för.

Herr Lothigius ville inte, som han säger, uttala sig förrän allt är klart. Jag hoppas då också på herr Gustafsons förståelse om inte heller jag vill svara så utförligt på hans fråga som han kanske väntat sig, i form av ett kategoriskt uttalande. Men han uppehöll sig vid samhällsekonomin i det sammanhanget, och det tycker jag är det viktiga. Trots att man inom den regionala trafikplaneringen, som jag skrev i direktiven till utredningen, med goda krafters hjälp sedan ett par år tillbaka arbetat med samhällsekonomiska analyser för att göra den rätta avvägningen mellan järnvägs- och landsvägstrafik, konstaterar jag att det i samtliga de interpellationer jag besvarar i kväll krävs att samhällsekonomiska och inte företagsekonomiska bedömningar skall vara vägledande vid avvägningen mellan järnväg och landsväg. Detta påpekande är inte någon kritik utan bara ett notering av att den terminologi som används i detta sammanhang kan vara litet förvirrande. Jag hoppas att interpellanterna verkligen menar vad de säger sig mena. Era krav på att samhällsekonomiska analyser skall vara vägledande för handlandet i de här frågorna måste då också följas upp i det praktiska hanterandet, så att verkligen de mest fördelaktiga alternativen får gälla. Då utgår jag från, herr Sven Gustafson i Göteborg, att alla de som kräver ett samhällsekoniskt synsätt – och det gör vi alla – också är beredda att t. ex. gå med på en omläggning från järnväg till landsväg eller, varför inte, rent av tvärtom, om en samhällsekonisk analys visar att det är riktigt. Såvitt jag förstår bjuder konsekvensen att man inte fastnar i ett statiskt tänkande som går ut på att järnvägarna under alla förhållanden och i alla situationer skall leva sitt liv, även om det både samhällsekoniskt och på andra sätt är felaktigt.

Men detta är naturligtvis en fråga om vad man menar med en samhällsekonisk analys. Jag konstaterade att herr Dahlgren i sin interpellation, efter att ha krävt att ställningstagandena i fråga om olönsam järnvägstrafik inte skulle grundas enbart på företagsekonomiska bedömningar utan på en samhällsekonisk totalkalkyl, tillade att den sedan borde kompletteras med sociala och miljömässiga avvägningar mellan olika trafikgrenar och med hänsyn till deras konsekvenser. Men det räckte inte med det för herr Dahlgren. Förutom först det samhällsekoniska och sedan det sociala och det miljömässiga skulle man också se på energin.

Jag för min del har alltid utgått ifrån, fru talman, att man i en samhällsekonisk kalkyl just lägger in de här sociala och miljömässiga faktorerna och energifrågorna. Det ligger för mig så att säga i det samhällsekoniska begreppet.

För regeringen, som har det politiska ansvaret för trafikförsörjningen, måste utgångspunkten vara att människor och näringsliv erbjuds så goda kommunikationer som möjligt. Det kan inte innebära att exempelvis resandet till varje pris och överallt skall ske med tåg. I samhällsekonomiska analyser som har utförts ute i länen, och som vi har talat om här i kväll, har man också kunnat diskutera detta. Jag tror, som herr Dahlgren, att vi är på väg till att kunna diskutera de här tingen på ett annat och riktigare sätt, och det är väl inte farligt att säga att det till en del kan bero på den regionala trafikplaneringens arbete.

Låt mig sedan till herr Magnusson i Kristinehamn angående beräkningssättet för de mycket omtalade 20 respektive 2:50–3:50 kronorna säga följande:

Det kostar, som jag har sagt i mitt svar, så här mycket. Kostnaderna för persontrafiken på det ersättningsberättigade bannätet kan beräknas till storleksordningen drygt 300 miljoner kronor. Av det täcks inte ens 100 miljoner kronor av biljettintäkter från de resande, utan staten skjuter till resten. Vi har hämtat in uppgifter från den senaste separatredovisningen, och de säger att trafikarbetet för persontågen på det trafiksvaga nätet är 15,4 miljoner tågkilometer.

Nu har vi gjort den enkla räkneoperationen att vi har delat 300 miljoner kronor med 15,4 miljoner tågkilometer, och då har vi fått ca 20 kronor per tågkilometer.

Det här är, som jag sade, ett medeltal. På vissa bandelar ligger man några kronor över och på andra kan man ligga några kronor under det här talet. Det genomsnittstal som jag nämnt – alltså närmare 20 kronor per tågkilometer – är emellertid representativt för de bandelar där alternativa transportmöjligheter kan diskuteras. Det är ju jämförelsen med kostnaden för en likvärdig busstrafik som är den intressanta. Uppgiften om 2:50 å 3:50 kronor per busskilometer har vi fått från bussbidragsnämnden.

Herr SVEN GUSTAFSON i Göteborg (fp):

Fru talman! När riksdagsmajoriteten i våras begärde att SJ skulle utarbeta ett offensivt tioårsprogram var det just i syfte att SJ skulle få möjligheter att erövra en större del av transportarbetet när det gäller såväl gods- som persontrafik än vad man där hade räknat med. Därmed visade vi alltså vår positiva inställning. Men då fordras det också att SJ, när det finns behov av transporter, har de vagnar som krävs för att de transporterna skall kunna fullföljas.

Till sist vill jag säga att anledningen till att debatten har blivit så livlig – och jag beklagar inte att den har blivit livlig, för det är bara bra – är att många människor i landet från olika partier, inklusive kommunikationsministerns eget, hade fått den felaktiga uppfattningen att kommunikationsministern var beredd att nedlägga järnvägstrafik innan den samhällsekonomiska bedömningen var klar. Nu anser jag mig ha fått ett besked från kommunikationsministern att så icke är fallet, och

Tisdagen den
26 november 1974

*Ang. nedläggningen
av olönsam
järnvägstrafik,
m. m.*

då tycker jag att vi har kommit ett stort steg framåt i den här debatten.

Herr DAHLGREN (c):

Fru talman! Statsrådet är mycket väl bevandrad i centerpartiets trafikpolitiska program. Varför då ställa frågan, när statsrådet vet svaret? Eftersom statsrådet hade facit till hands, rättar han mig och säger att jag har sagt "skall" när det står "bör". Låt mig komma med en ganska kvalificerad gissning. Om vi skulle ha skrivit det här trafikprogrammet i dag, så kanske det hade stått "skall" i stället för "bör".

Jag begärde emellertid ordet när statsrådet återopade den här artikeln igen. Jag läste den redan den dagen den var publicerad, och jag har läst den många gånger sedan dess. Men jag har inte vågat tro på slutklämman, eftersom de erfarenheter som vunnits sedan dess talar ett annat språk. När representanter för kommunerna kring inlandsbanan uppvaktade kommunikationsministern om banans upprustning och kvarvarande och hade betygat att banan var nödvändig för bygden, så skulle enligt Svenska Dagbladet kommunikationsministern ha svarat att den ekonomiska realismen säger någonting annat. Det strider mot vad som står i artikeln i Dagens Nyheter, och nu vill jag gärna veta: Vad är sanningen? Är det vad som står i Dagens Nyheter den 8 oktober i år, eller är sanningen när det gäller banor i avfolkningsbygder och glesbygdsområden det svar som enligt Svenska Dagbladet statsrådet har gett till de uppvaktande representanterna för inlandskommunerna?

Herr LOTHIGIUS (m):

Fru talman! Jag är tacksam för att kommunikationsministern accepterar mitt uttalande att jag inte tar ställning till den begäran kommunikationsministern förde fram, att vi skulle göra en styrning av trafiken. Kommunikationsministern vet mycket väl att näringslivet inte tycker detta. Jag ville penetrera det här för att få ett sakunderlag för en bedömning huruvida näringslivet har rätt i alla delar. Jag tror det är riktigt att man måste göra det.

Till sist, fru talman, vill jag bara meddela kammaren att jag efter denna debatt som vanligt inte hyser något agg till kommunikationsministern.

Herr kommunikationsministern NORLING:

Den fråga som herr Dahlgren tog upp gällde något uttalande i Svenska Dagbladet. Jag har ju uttalat mig i Dagens Nyheter och deklarerat en uppfattning där. Jag har den uppfattningen, fru talman, även i dag – med de två korrigeringar som jag har gjort här och som jag räknar med att ledamöterna som har deltagit i den här debatten redan hade noterat innan vi började. Har det stått någonting annat i någon annan tidning, så måste det väl vara grundat på någon felaktighet – det vet jag ingenting om. Jag har inte läst det som herr Dahlgren här talar om, och det fritar jag mig ifrån.

§ 12 Föredrogs och hänvisades Kungl. Maj:ts propositioner
nr 184 till socialförsäkringsutskottet och
nr 185 till skatteutskottet.

§ 13 Föredrogs, men bordlades åter skatteutskottets betänkande nr 53, justitieutskottets betänkanden nr 32 och 33, lagutskottets betänkanden nr 31 och 37, utrikesutskottets betänkande nr 10, socialförsäkringsutskottets betänkande nr 31, socialutskottets betänkande nr 40, jordbruksutskottets betänkanden nr 38, 43 och 44 samt näringsutskottets betänkanden nr 46 och 50.

§ 14 Fru tredje vice talmannen meddelade att på föredragningslistan för morgondagens sammanträde skulle utrikesutskottets betänkande nr 10 uppföras främst bland två gånger bordlagda ärenden.

§ 15 Anmäldes och bordlades Kungl. Maj:ts proposition nr 187 med förslag till lag om ändring i kommunalskattelagen (1928:370).

§ 16 Anmäldes och bordlades
Inrikesutskottets betänkanden

Nr 25 i anledning av motioner om jämställdhet mellan män och kvinnor, m. m.

Nr 26 i anledning av motion om vidgade möjligheter till praktikarbete

Nr 27 i anledning av motion om finansieringen av sociala avgifter för arkivarbete

Nr 28 i anledning av motion om rätt till ledighet och lön vid deltagande i svenskundervisning för invandrare

Nr 29 i anledning av motioner angående åtgärder för att fördjupa arbetsdemokratien

Nr 30 i anledning av propositionen 1974:157 med förslag till lag om ändring i lagen (1973:370) om arbetslöshetsförsäkring

§ 17 Anmäldes och bordlades motionerna

Nr 1992 av herr *Gustafsson* i Stenkyrka *m. fl.*
avlämnad i anledning av Kungl. Maj:ts proposition 1974:135 angående vissa organisationsfrågor m. m. rörande försvaret

Nr 1993 av fru *Åsbrink*
avlämnad i anledning av Kungl. Maj:ts proposition 1974:137 angående ändrat huvudmannaskap för stifts- och landsbiblioteken i Linköping, Skara, Västerås och Växjö

Nr 1994 av herr *Hermansson m. fl.*
avlämnad i anledning av Kungl. Maj:ts proposition 1974:145 angående fria läromedel, m. m.

Nr 1995 av herr *Carlshamre*
avlämnad i anledning av Kungl. Maj:ts proposition 1974:167 angående representation för de anställda i allmän försäkringskassas styrelse, m. m.

Nr 128

Tisdagen den
26 november 1974

Nr 1996 av herr *Andersson* i Örebro *m. fl.*

Nr 1997 av herr *Hermansson m. fl.*

Nr 1998 av herr *Hyltander*

Nr 1999 av herr *Josefson m. fl.*

Nr 2000 av herr *Magnusson* i Borås *m. fl.*

avlämnade i anledning av Kungl. Maj:ts proposition 1974:168 med förslag till lag om kreditpolitiska medel, m. m.

Nr 2001 av herr *Wijkman*

avlämnad i anledning av Kungl. Maj:ts proposition 1974:178 med förslag till lag om ändring i lagen (1919:240) om fondkommissionsrörelse och fondbörsverksamhet

Nr 2002 av fru *af Ugglas m. fl.*

avlämnad i anledning av Kungl. Maj:ts proposition 1974:181 med förslag om skatteregler för aktiefonder, m. m.

§ 18 Meddelande ang. enkla frågor

Meddelades att följande enkla frågor denna dag framstälts, nämligen av

Nr 371 Fru *Fredgardh* (c) till herr utrikesministern om särskild medelsanvisning till delegationen för jämställdhet mellan män och kvinnor:

Är statsrådet beredd medverka till att ett särskilt anslag ställs till förfogande för delegationen för jämställdhet mellan män och kvinnor för fullgörande av erforderlig verksamhet under det internationella kvinnoåret?

Nr 372 Herr *Franzén* (s) till herr kommunikationsministern om utbyggnad eller upprustning av Göta kanal:

När beräknas utredningen om Göta kanals utbyggnad alternativt upprustning bli färdig och när väntas proposition i ärendet bli förelagd riksdagen?

Nr 373 Herr *Nordstrandh* (m) till herr utbildningsministern om publicering av yttrandena över U 68-beredningens promemoria Högskolereform:

Avser statsrådet att bringa de inkomna yttrandena över U 68-beredningens promemoria till offentlig kännedom och i så fall hur och när?

§ 19 Kammaren åtskildes kl. 22.51.

In fidem

BENGT TÖRNELL

/Solveig Gemert

Förteckning över talare

(Siffrorna avser sida i protokollet)

Nr 128
år 1974

Tisdagen den 26 november

Herr Dahlgren (c) 67, 99, 104

” Eriksson i Arvika (fp) 8, 12, 14, 83, 98

Fru Fränkel (fp) 3, 4

Herr Fågelsbo (c) 6, 7

” Gustafson, Sven, i Göteborg (fp) 70, 94, 103

” Gustafsson, kommunminister 3, 4, 5

” Gustavsson i Alvesta (c) 42, 49, 49, 53, 57

” Henmark (fp) 84

” Hovhammar (m) 11, 15, 16

” Jonasson (c) 18, 19, 32, 35, 38

” Lindkvist (s) 26, 30, 36

” Lothigius (m) 22, 25, 29, 34, 54, 56, 76, 97, 104

” Magnusson i Kristinehamn (vpk) 79, 96

” Norling, kommunikationsminister 17, 18, 22, 33, 38, 40, 41, 42, 47,
51, 55, 57, 58, 60, 61, 85, 100, 104

” Polstam (c) 39, 41

” Schött (m) 20, 26, 29, 31, 34

” Sellgren (fp) 35, 37, 45, 50, 54

” Stjernström (c) 31, 35, 59, 61

” Sträng, finansminister 5, 7, 10, 13, 14, 16, 17

