

Tisdagen den
13 januari 1976

Tisdagen den 13 januari

Kl. 15.00

§ 1 Upplästes följande till kammaren inkomna skrivelser:

Till riksdagens kammare

Undertecknad avsäger sig härmed uppdraget som ordinarie ledamot av konstitutionsutskottet.

Stockholm den 12 januari 1976

Per Ahlmark

Till riksdagens kammare

Undertecknad avsäger sig härmed uppdraget som suppleant i utbildningsutskottet.

Stockholm den 12 januari 1976

Björn Molin

Dessa avsägelser godkändes av kammaren.

§ 2 Antalet suppleanter i socialförsäkringsutskottet

Herr TALMANNEN:

Enligt till kammaren inkommet protokollsutdrag har valberedningen föreslagit att antalet suppleanter i socialförsäkringsutskottet, som f. n. är 16, skall utökas till 17.

Jag hemställer att antalet suppleanter i socialförsäkringsutskottet bestämmes till 17.

Kammaren biföll denna hemställan.

§ 3 Meddelande om fyllnadsväl

Herr TALMANNEN:

Jag får meddela att fyllnadsväl till utskott m. m. kommer att företas vid morgondagens sammanträde.

§ 4 Om åtgärder mot missbruk av konkursinstitutet

Herr handelsministern LIDBOM erhöll ordet för att besvara herr *Hell-*

*Meddelande om
frågor*

Antalet suppleanter i socialförsäkringsutskottet

*Meddelande om
fyllnadsväl*

*Om åtgärder mot
missbruk av
konkursinstitutet*

Tisdagen den
13 januari 1976

*Om åtgärder mot
missbruk av
konkursinstitutet*

ströms (s) den 4 december anmälda fråga, 1975/76:141, till herr industriministern, och anförde:

Herr talman! Herr Hellström har frågat industriministern om han avser att vidta åtgärder som syftar till någon form av auktorisation för företagare som uppenbart missbrukat konkursförfarandet och som avser att starta ett nytt företag. Frågan har överlämnats till mig för besvarande.

Utan tvekan utgör företagskonkurser ett allvarligt problem. Konkurserna drabbar inte bara de anställda utan medför också förluster för staten och andra borgenärer. Som herr Hellström påpekar finns det i vissa fall anledning misstänka att syftet med en konkurs just har varit att undkomma förpliktelser mot det allmänna.

För att motverka dessa missförhållanden är olika åtgärder tänkbara. Till en början kan konkursreglerna reformeras. Inom justitiedepartementet förbereds f. n. ett lagförslag som syftar till att avskaffa nuvarande system med fattigkonkurser och ersätta det med en ordning som ger samhället bättre insyn i mindre konkurser. Proposition i ämnet skall läggas fram under våren. När det gäller skatter har man under senare tid genom ändrade rutiner och ökad kontroll fått en snabbare och effektivare indrivning än förut.

Även andra vägar kan prövas för att komma till rätta med rådande missförhållanden. Bl. a. kan man, åtminstone inom vissa branscher, införa en etableringskontroll, så att endast personer som verkligen kan och vill uppfylla sina förpliktelser som företagare tillåts att starta ett företag. En annan åtgärd är att införa någon form av konkursskarantän, dvs. hinder för näringsidkare som har försatts i konkurs att under viss tid efter konkursen starta en ny verksamhet.

De här sist berörda frågorna är sedan en tid tillbaka föremål för överväganden inom flera departement, bl. a. inom justitiedepartementet. Dessutom pågår inom industriverket en undersökning om konkursfrekvens m. m. inom den bransch som kanske är av det största intresset i det här sammanhanget, nämligen byggnadsbranschen. Inom något halvår bör det förberedande arbetet i departementen och industriverket ha avancerat så långt att närmare besked kan lämnas om vilka ytterligare vägar som bör prövas för att komma till rätta med de problem som herr Hellström har påtalat.

Herr HELLSTRÖM (s):

Herr talman! Jag tackar handelsministern för svaret på min fråga, vilket ju visar att regeringen på flera områden tagit upp vissa av de problem som jag pekat på i min fråga.

Grundproblemet, som är svårast att komma åt, gäller möjligheten för företagare att tillskansa sig samhällets och löntagarnas medel genom att upprepade gånger gå i konkurs och starta nya företag. Eftersom en konkurs i regel bara berör företaget och inte företagaren så finns det möjligheter att ta ut tillgångarna ur företaget, sätta in dem i ett nytt bolag och fortsätta.

Jag skall bara ge två korta exempel på hur detta kan gå till.

Inom byggbranschen, som är den bransch där frekvensen konkurser av det här slaget varit störst och som också nämns i svaret, finns det ett exempel från Västsverige på en byggmästare som under kortare tid än två år lyckats försätta 16 olika bolag i konkurs och tillskansa sig det allmännas medel på det sättet.

Ett exempel från ett annat område gäller städbranschen i Stockholm, där en företagare stämde till arbetsdomstolen; det gällde ett mål om uteblivna löner till en städerska. Företaget förlorade i domstolen och skulle betala ut skadestånd till städerskan. Men när domen föll fanns inte längre företaget. Det var upplöst, och tillgångarna hade tagits ur det. Men samme företagare fortsatte att driva städningen på samma arbetsplats men nu med annat bolag!

Det är viktigt, såsom också sagts i svaret, att man, då man följer upp den statliga utredningen om en ny lagstiftning om förenklad konkurs, tar bort fattigkonkurserna. Den utredning som gjorts här visade på en uppskattad brottsfrekvens när det gäller gäldenärsbrottslighet på mellan 40 och 50 % av fattigkonkurserna. En del av problemet kommer man åt på det sättet.

Jag tror inte att man kan lösa grundproblemet – att förhindra upprepade konkurser, där företagaren utnyttjar åtskillnaden mellan det personliga ansvaret och företagets – genom etableringskontroll bransch för bransch, något som i och för sig kan vara angeläget av andra skäl. Det här problemet finns i oerhört många branscher. I svaret har byggbranschen anförts som exempel. Ytterligare exempel är textil, beklädnads, fastighets, hotell och restaurang samt transport. Jag kan räkna upp en lång rad andra områden där fenomenet förekommer. Jag tror, och det antydde också i svaret, att man måste gå in på personens eget ansvar, dvs. rätten att återkomma som företagare efter att man gjort en konkurs.

Jag menar att en konkursskarantän eller en längre gäcende auktorisation måste prövas för att komma åt detta problem.

Herr handelsministern LIDBOM:

Herr talman! Det är tydligt att det i princip råder fullständig enighet mellan herr Hellström och mig. De synpunkter jag lämnade i svaret är naturligtvis inte uttömmande. Jag bör kanske i anslutning till herr Hellströms exempel nämna att den här möjligheten att samma person bollar med olika företag och låter det ena bolaget efter det andra gå i konkurs har något beskurits genom de ändringar vi har gjort i aktiebolagslagstiftningen med skärpta krav på aktiekapitalets storlek och inbetalningen av aktiekapitalet.

Det bör kanske också påpekas att skattemyndigheterna har sin uppmärksamhet riktad på missförhållandena. Sådana här företagare som går i konkurs upprepade gånger råkar ut för en s. k. svartlistning hos skattemyndigheterna och i fortsättningen kollas deras deklARATIONER särskilt noga.

Herr Hellström och jag är också överens om att de olika åtgärder som har vidtagits hittills inte är tillräckliga utan att vi måste gå vidare. Jag har uttryckt mig med tillbörlig försiktighet när det gäller möjligheterna till konkurskarantän och liknande därför att det är svåra problem och inventerings- och utredningsverksamheten på området ännu inte är färdig. Men jag tror mig kunna säga att det kommer att bli någonting i den här stilen med konkurskarantän och liknande, kanske kompletterat med andra åtgärder, t. ex. en nedfrysning av karantänen för firmanamn och sådant. När utredningsarbetet är klart får vi återkomma till riksdagen med konkreta förslag.

Herr HELLSTRÖM (s):

Herr talman! Handelsministern aktualiserade här ett annat viktigt område när han talade om den bevakning som redan nu sker från skattemyndigheterna av dem som går i konkurs upprepade gånger. Den möjligheten finns ju i dag och kommer att finnas även vid någon form av auktorisation eller konkurskarantän att företagaren skriver över sina bolag på familjen. Även om det nu inte finns formella hinder för företagarna att komma tillbaka, är det i den här branschen rätt vanligt att man låter familjemedlemmar stå för bolagen. Det problemet skulle vi i och för sig inte komma åt genom en konkurskarantän eller, så som jag föreslagit, en auktorisation. Därför måste de åtgärder som vidtas – vilken form dessa än får – på något sätt kopplas till en lagstiftning av det slag som man tänker sig i andra sammanhang för att komma till rätta med skatteflykt, nämligen någon form av generalklausul som tar sikte på syftet, så att det blir möjligt att stoppa de bolag som vid upprepade konkurser bollas mellan man, hustru och barn. Detta är ett ytterligare problem som finns kvar, oberoende av hur man löser den fråga jag har tagit upp.

Vilken väg man än går så får man också se till att man genom ett sådant förfarande som auktorisation eller konkurskarantän också stöder de småföretagare som icke har avsett att lura samhället utan som gjort konkurs av andra skäl och behöver stöd med utbildning och konsulthjälp. Det bör kopplas till de här negativa insatserna mot den brottsliga verksamheten.

Överläggningen var härmed slutad.

§ 5 Om återbesättningen av lediga hemkonsulenttjänster

Herr handelsministern LIDBOM erhöll ordet för att besvara fru Oskarssons (c) den 12 december anmälda interpellation, 1975/76:74, och anförde:

Herr talman! Fru Oskarsson har frågat mig om jag anser att regeringens åtgärder när det gäller återbesättning av lediga hemkonsulenttjänster är

förenliga med riksdagens beslut.

Regeringens proposition om kommunal konsumentpolitisk verksamhet behandlades av riksdagen våren 1975. Riksdagen beslutade då att rekommendera kommunerna att väsentligt vidga sin medverkan i konsumentpolitiken. En huvuduppgift för den kommunala konsumentpolitiken bör enligt det beslutet vara att lämna enskilda konsumenter råd och vägledning. Bland andra uppgifter kan nämnas mer allmän informationsverksamhet, genom bl. a. utställningar, rapportering av konsumentproblem till centrala myndigheter osv.

Beslutet innebär att väsentliga delar av den verksamhet som hemkonsulenterna vid länsstyrelserna hittills har svarat för nu skall föras över på kommunerna. Hemkonsulenternas huvudsakliga arbete har bestått just i rådgivning och allmän information.

Hemkonsulenterna har också svarat för ett direkt stöd till de kommuner som börjat en konsumentpolitisk verksamhet. Regeringen framhöll i propositionen att det var mest rationellt att samla den stödjande verksamheten centralt hos konsumentverket. Mot bakgrund av den nya uppgiftsfördelningen föreslog regeringen att hemkonsulenttjänsterna skulle dras in med verkan från den 1 januari 1977.

Riksdagen ansåg att det inte fanns underlag för ett beslut om indragning av hemkonsulenttjänsterna. Det pekades därvid särskilt på att endast ett begränsat antal kommuner hade börjat någon verksamhet och att det inte fanns några egentliga garantier för att kommunerna skulle bygga ut den konsumentpolitiska verksamheten på det sätt som regeringen hade förutsatt. Riksdagen kunde dock ansluta sig till den strävan att rationellt fördela de konsumentpolitiska resurserna som regeringens förslag var ett uttryck för. Riksdagen ansåg att den regionala organisationen borde anpassas till utvecklingen på det kommunala planet.

Mot bakgrund av detta riksdagsbeslut uppdrog regeringen i juni 1975 åt konsumentverket att utfärda anvisningar för hemkonsulenternas fortsatta arbete. Enligt anvisningarna skall hemkonsulenternas arbete inriktas på att stimulera och stödja kommunal konsumentpolitisk verksamhet. Arbetet skall omfatta information om riksdagens beslut samt medverkan – om kommun så önskar – vid planering och uppbyggnad av verksamhet. Konsumentvägledningen skall inskränka sig till de kommuner som inte har påbörjat någon egen verksamhet.

Regeringen hade vidare beslutat att vakanta hemkonsulenttjänster inte får återbesättas utan regeringens medgivande. Anledningen härtill är att regeringen vill ha reella möjligheter att, som riksdagen förutsatt, få till stånd en anpassning av den regionala organisationen till den kommunala verksamhetens utbyggnad.

Konsumentverket följer nu fortlöpande utvecklingen på det kommunala området. De uppgifter som verket får in visar att kommunerna nu har ett påtagligt intresse av att engagera sig i det konsumentpolitiska arbetet. Åtskilliga kommuner har fått i gång en verksamhet och andra står på tur.

Tisdagen den
13 januari 1976

*Om återbesättning-
en av lediga
hemkonsulent-
tjänster*

Frågan om återbesättning av hemkonsulenttjänster måste ses mot den här bakgrunden. I de ärenden som regeringen hittills har prövat har konsumentverket i varje särskilt fall gjort en noggrann bedömning av den kommunala verksamheten i berört län samt en prognos om utvecklingen framöver. Konsumentverket har på grundval av de uppgifter man fått fram funnit att återbesättning i de flesta fall bör ske genom långtidsvikariat på viss tid. Regeringen har delat denna bedömning.

Jag finner att de åtgärder som jag nu har redovisat är helt i linje med riksdagens beslut.

Fru OSKARSSON (c):

Herr talman! Jag ber att få tacka handelsministern för svaret på min interpellation. Tyvärr kan jag inte säga att jag upplever det speciellt positivt.

När riksdagen i maj 1975 diskuterade kommunal konsumentpolitisk verksamhet ägnades mycket intresse åt just den regionala verksamheten. Näringsutskottet var enigt om att denna verksamhet skulle bibehållas. Man betonade i utskottsbetänkandet att den fyller en viktig funktion och att hemkonsulenterna har stora arbetsuppgifter även när den kommunala verksamheten kommer i gång i större omfattning. Det är stor skillnad på olika kommuners möjligheter att starta kommunal konsumentpolitisk verksamhet. Det beror inte på att intresset för verksamheten är litet utan på att kommunerna har svårt att ekonomiskt klara en satsning på detta område. Som jag ser det är det viktigt att man genom den regionala verksamheten kan hjälpa till att utjämna olikheterna inom länen, så att konsumenterna har möjlighet till rådgivning m. m. oavsett var de bor.

Som exempel kan jag ta mitt eget län, Kronobergs län, där vi har små kommuner som har svårt att lösa konsumentverksamheten på grund av det ekonomiska läget. För oss är den regionala verksamheten viktig, och jag är övertygad om att det finns sådana kommuner inom varje län. Det är därför olyckligt om man genom en förändring av den regionala verksamheten försämrat möjligheterna för konsumenterna att få hjälp.

I riksdagens beslut i maj 1975 sägs, som handelsministern har påpekat, att regeringen bör följa utvecklingen på det lokala och regionala planet och lägga fram förslag till sådana organisatoriska förändringar som förändras härav.

Diskussionen i både utskottet och riksdagen präglades av att den anpassning av verksamheten som man fann angelägen inte skulle innebära en indragning av tjänsterna utan en anpassning av arbetsuppgifterna i takt med att den kommunala konsumentverksamheten förstärktes. Utbyggnaden av denna måste ju innebära ett ökat krav på den regionala verksamheten, bl. a. när det gäller rådgivning i större frågor, utbildning och fortbildningsverksamhet. Även när det gäller samverkan mellan olika länsorgan har hemkonsulenterna en viktig funktion. När riksdagen fattade beslutet i fjol var det efter en debatt som klart gav uttryck för

Tisdagen den
13 januari 1976

*Om återbesättning-
en av lediga
hemkonsulent-
tjänster*

denna inställning.

I handelsministerns svar ser jag en annan inriktning, nämligen den att man arbetar för en förändring av den regionala verksamheten med sikte på en indragning. Jag vill fråga handelsministern om denna min tolkning av svaret är riktig.

Regeringens beslut att länsstyrelserna inte får utannonsera och tillsätta tjänsterna utan regeringens medgivande har inneburit dels en fördröjning av tillsättningen, dels att man genom att få tillstånd till återbesättning under endast kort tid inte haft möjlighet att tillsätta tjänsterna med kvalificerade personer.

Ett av de län som just nu har en hemkonsulenttjänst vakant, nämligen Kalmar län, har ju fått tillstånd att hålla tjänsten besatt till den 1 januari 1977. Det måste vara en omöjlighet att intressera någon kvalificerad att söka under sådana förutsättningar.

I ett annat län som har motsvarande problem, Norrbottens län, gäller tillståndet endast sex månader. Det är ju omöjligt att bedriva en verksamhet av denna typ om man inte får arbeta mer än sex månader. Det tar en viss tid att komma in i en sådan verksamhet.

Som jag ser det så urholkar man genom detta förfaringssätt den regionala verksamheten i de län där man av olika anledningar får tjänster lediga. Det var enligt mitt sätt att se inte riksdagens mening när beslutet togs. Jag vet också att många delar denna uppfattning.

I svaret sägs vidare att konsumentverket noga bedömt hur den kommunala verksamheten utvecklats i berörda län. Är den väl utbyggd i Kalmar och Norrbottens län?

Enligt uppgift har man i Kalmar en tjänst som konsumentsekreterare och har också enligt uppgifter som jag har fått vissa planer på att skapa en större region för den tjänsten. Om dessa planer förverkligas, skulle den med undantag för Ölandsregionen omfatta nästan hela den nuvarande regionala verksamhetens område. En sådan effekt anser jag inte att beslutet om den kommunala verksamheten var ägnat att få. Det måste väl vara viktigt att låta den regionala verksamheten fortsätta och då med en fast tjänst.

I Norrbotten, som omfattar fjorton kommuner, har man en heltidstjänst i Luleå, beslut om en halvtidstjänst i Gällivare fr. o. m. den 1 januari 1976 – den är dock inte tillsatt – samt beslut om en konsumentnämnd, men inte om någon tjänst, i Kiruna.

I tre kommuner har man personal som samtidigt har andra uppgifter. Även inom detta län har, som jag ser det, fortfarande hemkonsulenterna en stor uppgift och arbetsbörda.

Herr talman! Från handelsministerns och regeringens sida ser man, om jag har tolkat svaret på min interpellation rätt, annorlunda på den regionala konsumentpolitiska verksamheten än jag och även många övriga, inte bara inom centerpartiet utan även inom andra partier, gör. Jag är tacksam om handelsministern vill klargöra detta ytterligare och särskilt om svaret kan ges en mer positiv inriktning.

Tisdagen den
13 januari 1976

*Om återbesättning-
en av lediga
hemkonsulent-
tjänster*

Herr handelsministern LIDBOM:

Herr talman! Jag lyssnade noga på fru Oskarssons argumentation för den regionala verksamheten och för att man skall nybesätta ledigblivna hemkonsulenttjänster med ordinarie innehavare. Det är ett argument som onekligen har en viss tyngd i detta sammanhang. Fru Oskarsson påpekar att om man vakanssätter en hemkonsulenttjänst och försöker återbesätta den bara med långtidsvikariat, är det väldigt stor risk att man inte får lika kvalificerade sökande som man annars skulle ha utsikter till. Det förefaller vara litet svårt att helt gå förbi det argumentet. Den risken finns nog. Men då vill jag peka på att detta är en typ av övergångsproblem som inte kan vara unika för hemkonsulentverksamheten och som man tyvärr aldrig kan hitta någon fullgod lösning på.

Vi befinner oss i det läget att riksdagen har fattat ett beslut, som visserligen inte innebär någon omedelbar avveckling av hemkonsulentverksamheten i länsstyrelserna men som dock innebär att man på sikt skall sträva i den riktning som angavs i propositionen, dvs. att lägga den för de enskilda konsumenterna rådgivande och stödjande verksamheten och en del information på de lokala konsumentpolitiska organen ute i kommunerna och flytta den mera sammanhållande, stödjande konsumentpolitiska verksamheten från hemkonsulenttjänsterna och länsstyrelserna till konsumentverket.

Riksdagens ställningstagande i detta ämne kan jag belysa genom att citera direkt ur näringsutskottets betänkande 1975:26: "I takt med utvecklingen på det kommunala planet bör enligt utskottets mening en anpassning av den regionala organisationen komma till stånd. Den strävan att rationellt fördela de konsumentpolitiska resurserna, som regeringens förslag är ett uttryck för, kan utskottet ansluta sig till."

Vi har i regeringen ansett oss stå på fast grund och handla i full överensstämmelse med riksdagens intentioner när vi i län där ingen kommunal verksamhet har kommit i gång låter allt förbli vid det gamla. I län där man har fått i gång en kommunal verksamhet och där man har förhoppningar om att den skall bli tämligen heltäckande inom länet förbereder vi oss för en avveckling av hemkonsulenttjänsterna – och detta genom att vakanssätta dem och genom att bara tillsätta dem med långtidsvikariat. När det gäller de två nämnda exemplen, Kalmar och Norrbotten, har man just i vissa kommuner fått i gång en lokal konsumentpolitisk aktivitet. I själva Kalmar kommun finns t. ex. en tjänst som hemkonsulent, och det föreligger även förslag om att starta lokal konsumentpolitisk aktivitet i ytterligare sex kommuner. Regeringen har i det läget beslutat vakanssätta och återbesätta med vikarier den ena av länets två hemkonsulenttjänster – den andra tjänsten är alltså kvar på samma bas som tidigare.

Precis densamma har manövern varit i Norrbotten, som har två hemkonsulenttjänster, varav den ena vakanssatts och återbesatts med långtidsvikarie. Detta har skett mot bakgrund av att det i Norrbotten numera förekommer en glädjande stor konsumentpolitisk aktivitet. Luleå, Piteå,

Tisdagen den
13 januari 1976

*Om återbesättning-
en av lediga
hemkonsulent-
tjänster*

Arjeplog och Kiruna har redan sådan kommunal verksamhet, vilken täcker mer än 50 % av länets invånare.

Om jag i det här sammanhanget skall nämna något om utvecklingen i stort vill jag bara säga att jag tycker det är glädjande att kunna konstatera att antalet konsumentnämnder raskt har ökat. Vi räknar med att det under 1976, dvs. under innevarande år, kommer i gång kommunal konsumentpolitisk verksamhet på så många håll i landet att mer än hälften av Sveriges befolkning kan få möjlighet till denna kommunala rådgivning.

Fru OSKARSSON (c):

Herr talman! Det är klart att handelsministern och jag har olika synsätt på hur man skall tolka beslutet i riksdagen om kommunal konsumentpolitisk verksamhet. Handelsministern läste ur näringsutskottets betänkande upp ett citat om den regionala verksamheten, där det mycket riktigt står att man skall anpassa den till den takt med vilken den kommunala konsumentpolitiska verksamheten utvecklas. Men som det uttrycktes i debatten här i riksdagen och vid diskussionerna i näringsutskottet ansågs att det inte behöver innebära att den regionala verksamheten skall dras in, utan att denna verksamhet i fortsättningen bör utformas så att den passar den kommunala verksamheten.

Om man läser vidare i näringsutskottets betänkande finner man att där också står att regeringen fortlöpande bör följa utvecklingen på det lokala och regionala planet och lägga fram förslag till sådana organisatoriska förändringar som föranleds härav. Därför menar jag att om man på det här sättet förändrar förutsättningen för hemkonsulenttjänsterna innan man kommer med förslag till organisatoriska förändringar, innebär det att man rycker undan grunden för eller urholkar den verksamheten.

Handelsministern höll ju med mig om att det är svårt att återbesätta tjänsterna med långtidsvikariat och att det uppstår problem i samband med det. Jag är emellertid övertygad om att det i dessa län kommer att behövas sådana tjänster även i fortsättningen. I mitt första inlägg nämnde jag hur det är i Norrbottens län enligt de uppgifter som jag har fått, men de upplysningarna stämmer inte riktigt med de uppgifter som handelsministern har lämnat. Vi vet att det är ett stort län och att de som bedriver den regionala konsumentpolitiska verksamheten där starkt understryker att det kommer att finnas arbetsuppgifter för dem även i fortsättningen.

Inriktningen att vi bör behålla den regionala konsumentpolitiska verksamheten fick ju stöd i utskottet. Man instämde i huvudsak i yrkandena i de åtta motioner som hade framlagts i ärendet – motioner från alla partier i riksdagen. Dessa stöddes också av samtliga partier senare i debatten i kammaren.

Handelsministern säger att man nu har fått i gång kommunal verksamhet i Kalmar i större utsträckning. Om jag är riktigt underrättad föreligger det där förslag om att en och samma person skall sköta kon-

Tisdagen den
13 januari 1976

*Om återbesättning-
en av lediga
hemkonsulent-
tjänster*

sumentrådgivningen i flera kommuner i Kalmar län. Men med ett sådant större arbetsområde har man övertagit den uppgift som den regionala verksamheten har i dag. Meningen med den kommunala verksamheten är ju ändå att den skall fylla funktionen inom kommunen. Jag har fått uppgifter från Kalmar om att konsumentsekreteraren där skulle serva kommunerna en dag i månaden, och det är inte speciellt mycket.

Vi ser, som sagt, olika på den här tolkningen. Det finns väl anledning för oss från vårt håll att bevaka frågorna och återkomma med förslag som kan ge en mera bestämd viljeinriktning.

Herr handelsministern LIDBOM:

Herr talman! Bara helt kort till fru Oskarsson: När det gäller tolkningen av riksdagsbeslutet fattar jag fru Oskarsson så, att ni menar att riksdagens beslut innebar att man visserligen skall flytta över hemkonsulenternas nuvarande verksamhet dels på kommunerna, dels på konsumentverket – information och rådgivning på kommunerna och den samordnande och stödjande verksamheten på konsumentverket – men att man likväl skall behålla hemkonsulenterna och anpassa deras uppgifter. Det är för mig en ny och något uppseendeväckande tolkning.

Vad jag har trott mig kunna inläsa i riksdagens beslut är att man i princip var totalt ense med regeringen om att den regionala verksamheten på längre sikt skall avskaffas därför att uppgiften skall övertas dels av kommunala lokala organ, dels av konsumentverket. Riksdagen var emellertid angelägen om att understryka att man inte fick avskaffa de regionala tjänsterna innan man hade fått någonting annat på plats i stället, nämligen den lokala konsumentpolitiska verksamheten.

De intentionerna har vi försökt vara trogna emot. Som man kan se av de två här omdiskuterade exemplen finns det inte något fall där vi har totalt slopat eller velat slopa hemkonsulenttjänsterna än så länge. I två fall har vi alltså dragit in en av två tjänster i resp. län och återbesatt dem med långtidsvikarier. Det är allt.

Fru OSKARSSON (c):

Herr talman! När riksdagen debatterade den här frågan i våras uttalades det klart från samtliga partier – och det gick riksdagen till beslut på sedan – att man var angelägen om att behålla den regionala verksamheten. Jag har läst igenom protokollet från den debatten, och av det framgår att man underströk att det finns uppgifter för den regionala verksamheten också i fortsättningen, även sedan den kommunala har byggts ut i större omfattning. Det gäller t. ex. frågor om samverkan mellan olika länsorgan, frågor om den yttre miljön, där hemkonsulenterna kan ha en speciell uppgift, och frågor om den inre miljön. Vidare gäller det sambandet mellan kommunerna och konsumentverket, där man också ansåg att den regionala verksamheten har en viktig funktion att fylla.

§ 6 Om utvecklingsarbete för framtida kollektiva transportsystem

Nr 48

Tisdagen den
13 januari 1976

Herr kommunikationsministern NORLING erhöll ordet för att besvara herr *Hellströms* (s) den 26 november anmälda interpellation, 1975/76:68, och anförde:

Herr talman! Herr *Hellström* har i en interpellation frågat mig, om jag är beredd att ta initiativ till ett utvecklingsarbete för framtida kollektiva transportsystem.

Innan jag går närmare in på det mera långsiktiga forsknings- och utvecklingsarbetet inom kollektivtrafiken skall jag kort beröra det arbete som pågår för att förbättra kollektivtrafiken på kort och medellång sikt.

Kollektivtrafikutredningen (KOLT) – som för ett halvår sedan lämnade sitt betänkande – har undersökt möjligheterna att på olika sätt förbättra de nuvarande kollektivtrafiksystemen. Utredningen har därvid utgått från de krav som olika trafikanter ställer på trafiksystemen. Dessa krav har vägts mot samhällets mål och resurser i fråga om kollektivtrafiken. Utredningen har i enlighet med direktiven utgått från den teknik som f. n. används och som under den närmaste tioårsperioden bedöms komma till användning. Redan med hjälp av denna teknik finns – enligt utredningen – goda möjligheter att utveckla kollektivtrafiksystem i syfte att nå förbättringar i fråga om bekvämlighet, restider, resmöjligheter, trafiksäkerhet, trafikmiljö etc. Utredningen framhåller även vikten av forskning inom trafikområdet.

HAKO-utredningen har i sitt betänkande, Handikappanpassad kollektivtrafik, övervägt olika åtgärder för att anpassa den kollektiva trafikapparaten till de handikappades behov. Utredningen har därvid i ett ramprogram föreslagit åtgärder som på olika lång sikt kan bli genomförda inom ramen för ett utvecklingsarbete som omfattar hela kollektivtrafiken.

I sammanhanget vill jag också nämna den forskningsstödjande och forskningsiniterande verksamhet som transportforskningsdelegationen (TFD) bedriver och inom vilken kollektivtrafikforskningen har hög prioritet. Som exempel på TFD-stödda projekt med stark anknytning till kollektivtrafikområdet kan nämnas följande:

Studier av samband mellan bebyggelsestruktur och kollektivtrafiksystem.

Arbetstider och kollektivtrafik.

Databaserade optimeringsmetoder för allokering av bussar för kollektivtrafik.

Samhällsplanering med hänsyn till kollektivtrafik.

Prioritering av busstrafik vid samordnande trafiksignalanläggningar.

TFD stöder även andra projekt vars resultat på olika sätt kan komma kollektivtrafiken till del. Dit hör bl. a. trafiksäkerhetsforskningen och viss forskning om säkerhet hos fordonskomponenter. Jag vill här också nämna den perspektivplanering som påbörjats inom TFD. Med hjälp av expertis från det näringsgeografiska området, framtidsforskningen och

Om utvecklingsarbete för framtida kollektiva transportsystem

Tisdagen den
13 januari 1976

Om utvecklingsarbete för framtida kollektiva transportsystem

den tekniska forskningen avser man här ta fram underlag för att bedöma den mer långsiktiga forsknings- och utvecklingsinriktningen beträffande transportsystem. Samtidigt kommer bl. a. framtida miljökrav att systematiseras. I slutfasen på detta arbete kommer behov av och krav på teknisk utveckling att belysas.

Styrelsen för teknisk utveckling, STU, stöder bl. a. viss transportteknisk forskning. F. n. väntas slutrapport från tre olika projekt, varav två avser större tätorters bussystem och ett förprojektering av en tätortsbuss. Nyligen har STU tillsammans med Storstockholms lokaltrafik, Stansaab och AB Almex påbörjat ett projekt som avser utveckling och prov av elektroniskt trafikledningssystem för bussar. Projektet, som är kostnadsberäknat till drygt 7 milj. kr. och löper över tre budgetår, syftar till att höja regulariteten och resursutnyttjandet i trafiksystemet. Inom handikappområdet pågår forskning som bl. a. rör färdtjänst, rullstolar i kollektiva trafikmedel och lyftningsanordningar för rullstolar. STU följer också noggrant det mycket omfattande tekniska utvecklingsarbete som pågår i de stora industriländerna, främst Frankrike, Tyskland och USA.

För det mer långsiktiga, systeminriktade utredningsarbetet bör man formulera framtida krav på trafiksystemet med utgångspunkt i studier av resbehov, resstandard, miljö och säkerhet. Förutsättningen för ett framgångsrikt utvecklingsarbete i fråga om de kollektiva trafiksystemen är att detta arbete sker med hänsyn till människans och samhällets önsningar och resurser. På initiativ av Nordiska ministerrådet bedrivs med dessa utgångspunkter sedan år 1973 ett projekt med syfte att utreda möjliga framtida system för persontransporter, främst kollektivtransporter, i nordiska tätorter. Som bakgrund till projektet, benämnt Nordkolt, anges att svårigheterna att – särskilt i större tätorter – bygga ut en transportapparat till övervägande del baserad på bilburna transporter har aktualiserat behovet av att förbättra de kollektiva transporterna. I programförklaringen sägs vidare att åtgärder på längre sikt kan innebära utveckling av nya kollektivtrafiksystem som ger möjligheter till såväl ökad rörlighet för kollektivtrafikanterna som ökad trafiksäkerhet och förbättrad miljö.

Avsikten med det pågående arbetet inom Nordkolt är att ge en samlad översikt över bl. a. den tekniska utvecklingen samt att utarbeta metoder för bedömning av framtida transportsystem i tätorter och formulera alternativa lösningar för framtida utveckling av transportsystem. Inom projektet planerade modellstudier i nordiska tätorter inleds under första halvåret 1976 och väntas pågå under ca ett år.

Som framgått av min redovisning bedrivs ett omfattande utvecklings- och utredningsarbete med syfte att förbättra betingelserna för kollektivtrafiken. En utveckling mot förbättrad kollektivtrafikteknik är självfallet viktig. De tekniska förutsättningarna måste dock ständigt vägas mot de möjligheter som trafikanterna har att använda sig av nya tekniker.

Jag vill avslutningsvis betona att de avancerade studier som pågår inom teknikområdet i fråga om fordonskomponenter, databaserade styr-

system och trafikregleringssystem kan bidra till en successiv utveckling av de kollektiva trafiksystemen i den riktning som både jag och interpellanten önskar.

Herr HELLSTRÖM (s):

Herr talman! Jag ber att få tacka kommunikationsministern för svaret på min interpellation. Svaret är ju en värdefull redovisning av den forskning som pågår, och det kommer enligt min mening att bli mycket intressant att efter hand se resultaten, kanske framför allt av det som initierats långsiktigt av transportforskningsdelegationen och Nordkolt, som sammanfattar och försöker dra slutsatser av projekt som finns i flera länder än Sverige.

Bakgrunden till interpellationen är att samtidigt som trafiksituationen i industriländernas storstäder utvecklats krisartat, framför allt för de grupper som inte har egen bil men efter hand också för dem som är bilister – Sverige har väl i viss mån skonats genom den politik vi fört jämfört med exempelvis länderna på den europeiska kontinenten eller Nordamerika – har det skett ett visst utvecklingsarbete, främst i privat regi, i Förenta staterna, Tyskland, Frankrike och Japan samt några andra länder. Utmärkande för utvecklingsarbetet när det gäller nya kollektivtrafikmedel – alltså inte bil eller buss utan transportmedel som är tänkta att kunna ersätta såväl bilar som bussar – är att det varit mycket splittrat. Det finns rader av prototyper och provbanor för t. ex. datorstyrda eldrivna minibussar som går på luftspår, och det finns alla tänkbara typer av tekniska modeller.

En del av prototyperna har provats ut i stadsdelar i olika länder, t. ex. i USA, och man har i regel funnit att det blivit mycket dyrt. Såvitt jag förstår har man därför saktat av takten i utvecklingsarbetet. Och det är inte så konstigt att det blivit dyrt, för vad man gjort är att man tagit ut ett bostadsområde i en stad och satt in ett avancerat tekniskt färdmedel som då skall finnas samtidigt som andra färdmedel opererar och alltså skall konkurrera med bilar och övriga traditionella kommunikationsmedel inom en liten del av en stad. Det är givet att moderna kvalificerade transportmedel under sådana förhållanden kommer att drivas till mycket, höga kostnader.

Men man har i regel inte, såvitt jag kan förstå, vid de här försöken i USA, Frankrike, Tyskland och andra länder startat i den andra änden och försökt se vilka behov man vill täcka för en hel storstad och hur man kan bygga upp ett heltäckande system för att på det sättet få ned kostnaderna. Ett sådant system, som man alltså ganska litet ägnat sig åt att arbeta ut, måste fylla målsättningen att alla samhällsgrupper skall ha möjlighet att tillämpa systemet – äldre människor, barnfamiljer och handikappade. Det skall vara flexibelt och anpassningsbart till många behov. Det skall ge möjlighet – i varje fall i mycket stor utsträckning – till direkttransport mellan start och mål; transporthastigheten bör av effektivitetsskäl vara relativt hög. Systemet måste vidare vara utformat

Tisdagen den
13 januari 1976

Om utvecklingsarbete för framtida kollektiva transportsystem

så att det inte är miljöförstörande – det skall vara fritt från hälsofarliga gaser, buller och andra miljöfaror. Slutligen måste det självfallet vara ett system som utvecklas med mycket hög trafiksäkerhet, och det måste kunna tillämpas till rimliga kostnader.

I den änden har man emellertid, som sagt, inte startat arbetet – såvitt jag förstår – i de länder där man utvecklat de här enstaka provbanorna och vagntyperna med datorstyrning och funnit att det hela blev ganska dyrt.

Jag tror för min del att Sverige har goda förutsättningar inte bara att följa utvecklingsarbetet utan också att efter hand bli föregångare på området. Det är av två skäl.

För det första har vi redan nu mycket höga ambitioner över huvud taget i samhällsarbetet. Vi har högre ambitioner än de flesta länder i fråga om kollektivtrafiken. Jämför man den svenska kollektivtrafiken i dag med andra länders finner man att Sverige har högre standard än de flesta andra länder. Det finns en efterfrågan i det svenska samhället på avancerade och bra kommunikationsmedel som skall kunna användas av alla samhällsgrupper. Detta är naturligtvis den första förutsättningen för att ett effektivt utvecklingsarbete skall kunna komma till stånd.

För det andra har vi här i Sverige, med den specialisering som finns i vår tekniskt avancerade industri, forskningsresurser av just den typ som krävs för systemutveckling. Vi har avancerade forskningsresurser på elektronik- och dataområdena och när det gäller vagnkonstruktion – vi har ju en transportmedelsindustri här i landet – och på vissa andra näraliggande områden. Förutom inom den vanliga transportmedelsindustrin finns resurserna också inom försvarsindustrin.

Vi har som sagt forskningsresurserna, och på många håll i landet synes man också vid bedömningen av den tekniska utvecklingen vara överens om att den svenska industrin behöver utvecklingsprojekt som ställer mycket hårda programkrav. Det är givet att en utveckling av framtida kollektivtransportsystem, som inte baseras på dagens teknik, kommer att ställa mycket hårda krav som vår industri kanske har svårt att uppfylla. Men man är överens om att sådana hårda programkrav är nödvändiga vid den typ av kvalificerad exportindustri som Sverige har.

Jag kan här erinra om den diskussion som fördes för ett par år sedan från en utgångspunkt som styrelsen för teknisk utveckling hade, när man där bedömde vad som skulle ske efter Viggenprojektets framtida utveckling. Man menade då att just för att hålla den tekniska utvecklingsnivån uppe – såsom i dag sker i vår försvarsindustri i samband med Viggenprojektet – skulle man i framtiden gå in för att framställa en svensk rymdsatellit. Därigenom skulle vi ställa industrin inför samma hårda programkrav.

Nu har ju diskussionen om en svensk satellit inte förts vidare, och det är kanske lika bra. För min del tror jag att utvecklingen på kollektivtrafikområdet kan ställa lika hårda programkrav på ungefär samma typ av tekniskt kvalificerad industri som fallet skulle ha blivit med en

satellitindustri. På satellitområdet skulle vi oundvikligen ha blivit mycket marginella vid sidan av stormakterna och de länder som redan nu har ett know how. Men på transportmedelsområdet, där relativt litet har gjorts ute i världen, skulle vi efter hand kunna bli inte bara marginella utan när det gäller vissa delar – Sverige skulle självfallet aldrig kunna täcka in hela skalan – skulle vi sannolikt kunna bli föregångare. Det skulle då inte bara ge oss möjligheter att täcka våra egna behov utan också förhoppningsvis tillföra oss en framtida export. Jag tror för min del att de stora länderna runt omkring oss efter hand kommer att tvingas att tackla den kris i transportsystemen som de nu upplever.

Sedan jag framställde min interpellation i höstas har denna fråga i viss mån fått förnyad aktualitet genom den utredning som lades fram i december rörande försvarets industriella problem. Diskussionen om den utredningen ledde också fram till att man pekade på frågan vad som skulle ske med de forskningsresurser som nu är bundna i t. ex. Viggenprojektet, när det avslutas. Där menar jag, att har man den målsättningen att nå fram till tekniska lösningar, som i sin tur skall leda till industriell produktion på detta område, så måste man gå ett steg längre än till de i och för sig värdefulla forskningsinsatser som nu görs. Det krävs att man koncentrerar och från statens sida leder ett utvecklingsarbete, där man griper tag i många olika trådändar.

Vi har i dag många producenter på transportsidan – i försvarsindustrin, i den statliga forskningen osv. – där man måste ställa upp målet att vi i första hand bör ägna oss åt det som andra länder inte ägnar sig åt, nämligen själva *systemutvecklingen*. Det är den saken som har försummats i USA, Frankrike och andra länder. Och då menar jag att systemkraven bör vara ungefär sådana som jag angav i en motion i denna fråga för några år sedan. Den första fasen är att man lägger ut en beställning till forskarna och preciserar vilka krav som skall ställas på framtida transportmedel för att servicen skall tillgodoses för alla samhällsgrupper och för att miljösynpunkterna skall kunna beaktas i storstäder och andra tätbebyggda områden.

Nästa fas i utvecklingsarbetet måste bli att av företagare och forskare beställa analyser som syftar till att utreda förutsättningarna att tekniskt åstadkomma system som uppfyller de kriterier som specificerats i den första fasen. Därefter har man möjlighet att överblicka kostnaderna och kan se vad som är orimligt från kostnadssynpunkt och på vilka områden det med hänsyn till de ekonomiska resurserna är rimligt att gå vidare. På det stadiet bör, menar jag, statsmakterna fatta beslut om en prioritering av en kollektivtransportutveckling på de grundvalar som utredningen angivit; man får sedan anpassa kraven på systemet till de praktiska förutsättningarna och göra modifieringar.

Nästa fas bör sedan bli en beställningsfas, där man beställer utvecklingsarbetet för att lösa de många tekniska problem som kommer att bli aktuella vid genomförandet. Det gäller sådant som transportbandsystem, vagnprestanda, säkerhetskrav, underhållsproblematik, datasys-

Tisdagen den
13 januari 1976

Om utvecklingsarbete för framtida kollektiva transportsystem

tem, centrala och lokala styrsystem, produktionstekniska frågor och mycket annat.

Jag tror att det är viktigt att statsmakterna initierar den här typen av utvecklingsarbete. Jag tror att det dels kommer att kunna innebära att vi i Sverige skall kunna lösa de sociala problem som vi genom trafiken i dag upplever, framför allt i våra storstäder, dels kommer att kunna leda till att den svenska exportindustrin kan fortsätta att hålla en hög teknologisk nivå, vilket är nödvändigt. Jag har slutligen förhoppningen att det här arbetet skall kunna leda fram inte bara till att vi kan täcka egna behov utan också till att vi i Sverige kan utnyttja våra sociala lösningar här hemma till en teknisk produktion som leder till export.

Herr SVEN GUSTAFSON i Göteborg (fp):

Herr talman! Jag är mycket intresserad av de frågor som herr Hellström tagit upp i sin interpellation, dels därför att jag i många år har skrivit motioner i dessa frågor, dels därför att jag har varit med i utredningen om kollektivtrafik i tätort.

Låt mig börja med den utredningen. Utredningen skulle, som både interpellanten och statsrådet har sagt, begränsa sig till transportmedel enligt den teknik som nu finns eller som kan väntas komma i praktisk användning under den närmaste tioårsperioden. Utredningen har sagt – det har även statsrådet anfört – att det redan med hjälp av den tekniken finns goda möjligheter att utveckla kollektivtrafiksystem i syfte att nå förbättringar i fråga om bekvämlighet, restid, resmöjlighet, trafiksäkerhet, trafikmiljö etc.

Innan jag går in på de frågor som mera direkt berörs i herr Hellströms interpellation vill jag nämna två saker inom den nuvarande tekniken som jag tror kommer att betyda mycket när det gäller kollektivtrafiken i tätorterna.

Den första är direktbussar. Man har i Göteborg gjort mycket framgångsrika försök med att sätta in bussar med direkttrafik, utan uppehåll, mellan bostadsområden och industriområdena. Det har visat sig att dessa direktbussar i många fall blivit ett alternativ till användning av privatbil.

Den andra är den s. k. anropsstyrda trafiken, som går under benämningen telebuss, taxibuss osv., och som är särskilt lämplig i områden där man inte kan räkna med att ha möjlighet till en reguljär trafik med täta förbindelser. Kollektivtrafikutredningen har sagt att man tycker att försök bör göras med sådan anropsstyrd trafik. Man säger: "I den mån medel för forskning och utveckling inte är tillgängliga för utvecklingsarbete och provdrift av trafikledningssystem m. m. för anropsstyrd trafik, förordar KOLT statligt ekonomiskt stöd." Jag skulle gärna vilja passa på detta tillfälle att lägga kommunikationsministern på hjärtat att ta upp den frågan när regeringen nu kommer att ta ställning till utredningens förslag efter remissbehandling. Trafikutskottet kommer vid ett besök i Linköping nästa vecka att ta del av erfarenheter av en försöksverksamhet på detta område där. Vi följer utvecklingen också i andra områden. Jag

Om utvecklingsarbete för framtida kollektiva transportsystem

tror att det är mycket viktigt att statsmakterna verkligen stimulerar försök i den riktningen. Detta är så mycket mer motiverat som människor i ökad utsträckning vill bo i egnahem. Om man får en mer utbredd bebyggelse blir det naturligtvis svårare att lösa trafikproblemen med användande av traditionella busslinjer. En del människor vill tillgripa den hästkuren att vi för att få acceptabla trafikförhållanden skall stoppa utvecklingen i riktning mot mera egnahemsbyggande. Jag tror inte att det är den vägen vi skall gå; vi skall se mänskligare på dessa problem och se till det när områden med egnahem byggs, redan från början planeras för en trafikförsörjning. Då måste vi också överväga sådana trafiksystem som den anropsstyrda trafiken representerar.

Utredningen har också sagt att man bör följa mera långsiktiga utvecklingsprojekt, t. ex. automatiskt styrda trafikmedel. Därmed är vi inne på de system som herr Hellström har talat om. Utredningen understryker att det är av stor betydelse att resurser ställs till förfogande för forskning på detta område och på andra områden.

Nu är denna tanke, som herr Hellström också antyder, inte på något sätt ny. Frågan har behandlats åtskilliga gånger i riksdagen, och där har framförts argument av samma typ som de argument som interpellanten här har anfört. År 1974, då denna fråga behandlades mera ingående i riksdagens trafikutskott, sade ett enigt utskott bl. a. följande:

”I flera länder pågår f. n. ett intensivt arbete med att utveckla kollektiva transportsystem. Risk synes föreligga att den svenska tillverkningsindustrin här kan komma på efterkälken. De kollektiva transportererna kan vidare komma att utvecklas alltför långsamt på grund av att man från svensk sida inte tagit en mera aktiv del i utvecklingsarbetet utifrån föreliggande transportbehov.”

Utskottet sade vidare:

”För att undvika dubbelarbete och samtidigt ge detta viktiga utvecklingsarbete ökade resurser bör enligt utskottets uppfattning Kungl. Maj:t pröva frågan om lämpliga former för att samordna och vidareutveckla det arbete som f. n. pågår inom styrelsen för teknisk utveckling, Svenska utvecklings AB, övriga forskningsinstitutioner och industrier. Detta kan exempelvis ske genom att bilda ett utvecklingsbolag av det slag som motionärerna föreslår eller genom en stiftelse eller nämnd som får erforderliga resurser. I de skilda alternativen synes förutom statliga organ också böra ingå de kommuner och industrier som vill delta i arbetet.”

Man förutsatte alltså att Kungl. Maj:t ytterligare skulle överväga detta spörsmål. Jag tycker att det är viktigt. Detta är, som interpellanten framhåller, en så omfattande fråga att en enstaka forskare, en enstaka kommun eller en enstaka industri inte förmår att ta upp den. Göteborgs kommun lade ner ungefär 1 milj. kr. på en utredning om ett spårtaxsystem, alltså ett system efter den teknik som herr Hellström bl. a. har pekat på, men kunde inte få någon ersättning eller något bidrag från de statliga myndigheterna. Det var ett pionjärarbete. Sådant utvecklingsarbete pågår också på andra håll. Men problemen är mycket stora; i USA har det visat

Om utvecklingsarbete för framtida kollektiva transportsystem

sig att tekniken är mer svårbemästrad än man trodde att den skulle vara, och därför har flera projekt som verkat lovande fördröjts – inte ens den mest utvecklade dator kunde lösa problemen med de stora krav som ställdes. Men den omständigheten att detta arbete är svårt och omfattande får inte innebära att vi ger upp och säger att detta är för svårt. Ingenting bör vara för svårt för vårt land när det gäller att lösa tekniska problem; vi har visat oss vara framgångsrika på den punkten. Därför skulle jag i det här sammanhanget vilja uttrycka den mycket starka förhoppningen att regeringen i enlighet med trafikutskottets enhälliga skrivning från 1974 verkligen prövar former för att samordna och vidareutveckla arbetet på det här området.

Herr kommunikationsministern NORLING:

Herr talman! Jag delar herr Hellströms uppfattning, i vilken också herr Sven Gustafson i Göteborg instämde, att det trots allt vad som skett och sker finns mycket att göra för utvecklingen av trafiksystem i första hand för att förbättra kollektivtrafiken. Det är säkerligen också riktigt att vi, trots att vi är ett litet land, ändå har resurser att sätta in på detta område om vi bestämmer oss för det, lika väl som vi haft det på en rad andra tekniskt avancerade områden.

I mitt interpellationssvar nämnde jag några projekt som stöds av transportforskningsdelegationen. Innan jag avslutar med några mer principiella synpunkter på det som sagts av herr Hellström och herr Gustafson skall jag säga några ord ytterligare om dessa projekt.

Man håller alltså inom transportforskningsdelegationen bl. a. på med ett projekt som kallas Studier av samband mellan bebyggelsestruktur och kollektivtrafiksystem. Projektet syftar till att ge underlag för anvisningar när det gäller om- och nyplanering av kollektivtrafiksystem inom större och medelstora tätorter. Den studien baseras på analyser av förflyttningstiders och kostnaders samband med bebyggelsestruktur och kollektivtrafiksystem.

Ett annat projekt som är i full gång har man kallat Arbetstider och kollektivtrafik. I en första etapp avser man att analysera arbetstidernas inverkan på trafikefterfrågans storlek och variationer, bl. a. med hänsyn till arbetsplatsernas läge och trafiksystemets linjestruktur. I förlängningen av detta skall man självfallet undersöka om man kan ange lämpliga arbetstider ur kollektivtrafikens synpunkt.

Ytterligare ett projekt har till syfte att utveckla modeller för att bestämma lämpligaste linjesträckning och tidsplanering av bussar, s. k. efterfrågestyrda bussar, en fråga som herr Gustafson alldeles nyss tangerade i sitt inlägg.

Det projekt som man kallar Samhällsplanering med hänsyn till kollektivtrafik syftar till att utveckla en standardbeskrivningsmodell för kollektivtrafiken i tätorter och på landsbygd. Man skall också försöka beräkna kostnaderna för kollektivtrafiken.

Det finns även en del andra projekt. Det gemensamma för de projekt

Jag nu nämnt är att inget av dem egentligen rör den rent tekniska sidan av de kollektiva trafiksystemen. Syftet med herr Hellströms interpellation var väl i huvudsak att få till stånd en diskussion om hur man bättre skall kunna ta tekniken till hjälp för att komma åt nyttigheterna. Med hänsyn till de många faktorer av ekonomisk, social och fysisk natur som är av avgörande betydelse för utvecklingen av kollektivtrafiksystem anser jag emellertid att de projekt jag hittills talat om indirekt kan ge ett underlag för en diskussion om tekniken.

För den forskningsstödjande verksamheten när det gäller transporttekniska frågor ansvarar styrelsen för teknisk utveckling. I mitt interpellationssvar nämnde jag även några projekt inom det mer renodlade transporttekniska området. Två av de projekten, nämligen de som avser större tätorters bussystem och som delvis griper in i varandra, har syftat till att förbättra befintliga bussystem. Man har bl. a. utvecklat system för automatisk styrning av bussar vid speciellt utformade hållplatser, en möjlighet som antydde här i debatten alldeles nyss. Vidare har man utvecklat en kombinerad gas- och bromspedal som möjliggör mjukare starter och stopp i trafiken.

STU stöder också ett projekt kallat Elektroniskt trafikledningssystem för bussar. I det projektet deltar bl. a. Stansaab, som gör det kompletta datorsystemet, inkl. all program- och manöverbordsutrustning. Vid utvecklingen av det systemet har Stansaab kunnat utnyttja bl. a. de erfarenheter och kunskaper som tidigare byggts upp genom arbete med stridsledningssystem inom försvarssektorn, som herr Hellström i sin interpellation också har diskuterat. Detta kan ses som ett exempel på överföring av kunskaper från ett område till ett annat i den riktning som anges som önskvärd bl. i interpellationen av herr Hellström. Med all respekt för vad vi skall göra och gör måste man i detta sammanhang starkt betona de speciella omständigheter som måste föreligga för sådana överföringar av specifikt teknologiskt kunnande, exempelvis inom försvarsindustrin, till ett annat område.

Den försvarsutredning som arbetar f. n. undersöker sådana här komplicerade frågeställningar, och först när resultatet av de undersökningarna finns att tillgå har vi ett bättre underlag för bedömning av just möjligheterna till ett civilt utnyttjande av den teknologiska bas som finns inom försvarsindustrin. Men det viktiga är inte att sitta och vänta på detta underlag utan att vi vet att det kommer ett sådant, så att vi när det finns tillgängligt kan försöka applicera det inom exempelvis kollektivtrafikområdet.

Jag tror som herr Hellström att Sverige inom vissa delar av det trafiktekniska området kan bli föregångare om vi önskar det. Det kan vi bli, men vi kan naturligtvis inte göra allt, och jag tror inte att det är någon som vill eller menar det.

Vi har som bekant gett oss in i ett internationellt forskningssamarbete om trafiksäkerhet, där vi tillsammans med en rad andra länder har delat på bekymren och problemen och där Sverige tagit sin del av utveck-

Tisdagen den
13 januari 1976

Om utvecklingsarbete för framtida kollektiva transportsystem

lingsarbetet för att förbättra säkerheten på fordonen.

Det är också viktigt att notera – vilket herr Hellström inte gjorde men som jag lika bra kan göra – att bl. a. sysselsättningsutredningen, där herr Hellström själv varit ledamot, när det gäller organisation av stora, industriella samverkansprojekt nämnt kollektivtrafikförsörjning som ett exempel på skapande av arbetstillfällen i ett samhälle som behöver göra en inventering av möjligheterna att öka sysselsättningsgraden.

Jag tror således att det inte föreligger några som helst vare sig principiella eller praktiska skiljaktigheter i bedömningarna mellan herr Hellström och mig lika litet som mellan herr Sven Gustafson i Göteborg och oss två när det gäller behovet av en vidareutveckling.

Vad som kan vara viktigt och som kanske dessutom är riktigt är att vi från tid till annan tittar över vad det är vi håller på med för att – som jag tror att herr Gustafson i Göteborg nämnde – få en möjlighet till kollationering av det faktiska läget. Jag har räknat upp en rad projekt inte för att visa hur duktiga vi är på en massa olika områden utan närmast för att visa att det pågår undersökningar som var och en kan vara av värde och göra sin nytta när de är färdiga.

Men jag tror att det är riktigt att vi inom ett så här komplicerat område av och till kollationerar det faktiska läget totalt sett för att se vad som är möjligt att samordna. Där anser jag att transportforskningsdelegationen – med all respekt för att den naturligtvis inte heller kan göra några underverk under sina första verksamhetsår – kan och bör vara den samordnande instansen på den statliga sidan när det gäller att både fördela och utvärdera forskningsprojekt inom detta område. Detta medför emellertid inte att arbeten av den typ herr Gustafson i Göteborg nämnde med något specialsystem och andra ting som herr Hellström nämnde och som har utförts av andra intressenter förlorar i värde på något vis.

Men det är viktigt att poängtera, åtminstone från min sida, att vi bör ha någon form av samlad bild av vad som försiggår för att i ett givet läge, som interpellanten själv sagt, kanske kunna gå från ord till handling på ett annat sätt, för att om vi vill och önskar det kunna sätta in stora resurser i ordets verkliga mening för att dels ge de industrier som inte längre skall syssla med det de nu gör – försvarsindustrin eller annan industri – en start utan alltför lång tidsuttäkt, dels också på sikt komma till det som är viktigast och som föranlett interpellationen, nämligen att göra det möjligt för människor, som av olika skäl inte kan eller vill utnyttja den egna bilen, att komma fram på ett vettigt och riktigt sätt i trafiken. Jag tror således att vi i vårt land fortsättningsvis bör försöka systematisera det här arbetet i den utsträckning som är möjlig. Jag tror inte heller att det i den delen råder några delade meningar oss emellan.

Herr HELLSTRÖM (s):

Herr talman! Jag skall bara ge ett exempel på hur nära kopplad försvarsindustrin och utvecklingen av kollektiva transportmedel kan bli i praktiken.

I en amerikansk stad hade tekniker och forskare arbetat på att få fram ett robotsystem eller ett jaktflygplan – jag kan inte säkert säga vilket det var. Resultatet av den forskningen hade man utnyttjat för att bygga upp ett datorstyrt kollektivtrafiksystem, som alltså var baserat på elektronik och datorteknik. Det visade sig att systemet som byggdes upp i staden fick stora svårigheter. Systemet fick en kolossal massa interferenser, dvs. störningar. Man hade lagt ut ett avancerat datasystem i det här transportmedlet i bostadsområden med allt vad där finns av telefoner, radiosändningar, TV-sändningar och över huvud taget hela storstadens störningsmekanismer. Det hade man alltså inte räknat med därför att man hade så att säga mera direkt utgått ifrån den militära tekniken. Jaktflygplanen, robotarna eller satelliterna opererar ju i en relativt sett störningsfri rymd eller i ett kliniskt rent medium jämfört med en storstad. Man hade här lärt sig någonting av misstagen, men exemplet visar hur kolossalt nära det i praktiken ligger till hands att översätta resultaten av försvarsindustrins forskning till den kollektiva trafiken.

Jag tror precis som kommunikationsministern att transportforskningsdelegationens och Nordkolts arbeten blir oerhört viktiga. I den motion jag lade fram 1971 föreslog jag att transportforskningsdelegationen som, om jag minns rätt, just då skulle tillsättas fick ta huvudansvaret för det här arbetet.

Vad som därutöver krävs är att regeringen lägger ut beställningar på forskning kring de system man anser vara angelägna för att man skall få en närmare koppling mellan forskningen och det industriella utnyttjandet. Vi saknar i dag i stort sett en koppling mellan en del av den forskning som pågår och ett industriellt utbyte av denna. Man skulle vilja koppla ihop den teknik och den kunskap som de industriella producenterna har med den forskning som staten initierar och då utgå ifrån de behov man vill täcka i en större tätort med hänsyn till befolkningsgrupper, miljökrav, det slag av transporter man vill ha mellan olika typer av förbindelser osv. Det är den biten jag saknat i de stora projekt som man arbetat med i Amerika och Tyskland och som varit tekniskt mycket avancerade. Man har då inte tänkt sig det hela som ett samhällssystem, utan man har sett det som en isolerad teknisk företeelse. Detta visar bl. a. det här amerikanska projektet. Det är ett näringspolitiskt beslut som behövs för att sätta i gång ett sådant systemarbete, ett beslut som tar sikte på både försvarsindustrin och kommunikationsindustrin. Det är det ledet som efterlyses i interpellationen. I övrigt tror jag att det kommer att bli mycket intressant att ta del av de kommande resultaten av transportforskningsdelegationens nuvarande arbete och Nordkolt.

Slutligen en liten kommentar till herr Sven Gustafson i Göteborg, som med rätta menade att här krävs stalliga insatser. Det som skett och sker i olika privata företag i andra länder och avsaknaden av initiativ i vårt eget land på det här området exemplifierar att det här är uppgifter som marknadsmekanismerna inte klarar av. Det har inte genom fri konkurrens eller genom marknadsmekanismernas spel kommit fram ett ut-

Tisdagen den
13 januari 1976

Om utvecklingsarbete för framtida kollektiva transportsystem

vecklingsarbete på den här sidan. Man har i stället i de stora företagen haft så mycket resurser investerade i och så stora intressen inriktade på bilismen att man inte ordentligt – på ett massivt sätt – engagerat sig i utvecklingen av nya system.

Jag har alltså ingen annan uppfattning än herr Gustafson. Det är glädjande att kunna konstatera att vi tycks vara överens om att de privata företagen inte räcker när det gäller så här stora och viktiga frågor. Här måste staten, samhället, ta initiativ och vara ledande. Annars händer det ingenting, eller det händer fel saker, vilket har visat sig ute i världen.

Herr SVEN GUSTAFSON i Göteborg (fp):

Herr talman! Herr Hellström och jag har givetvis inte olika uppfattningar om att det är viktigt att staten finns med och tar initiativ när det gäller samhällsplanering. Marknadsmekanismen kan förvisso inte vara någon ersättning för det politiska arbete som utförs av regering och parlament. Det är en självklarhet.

Felet i USA har varit att man har ingripit alltför sent från politiskt håll med riktlinjer för en planering också på trafikområdet. Där har nu federala pengar ställts till förfogande och federala initiativ tagits för att stimulera till forskning och utvecklingsarbete på det här området.

Jag vill uttrycka den förhoppningen att vi ganska snart kommer fram till det stadium – som vi alla förstår att vi måste komma till – då de enstaka forskningsinsatser som nu görs får en ordentlig samordning och vi, för att undvika dubbelarbete, får en samordnad planering av utvecklingsarbetet på det här området.

Herr LOTHIGIUS (m):

Herr talman! Jag har med intresse lyssnat till den här debatten. Jag har deltagit i trafikutskottets beslut, som herr Sven Gustafson i Göteborg läst upp här i kammaren, och jag anser att det här är ett mycket stort och intressant ämne.

Jag bad att få ordet med anledning av herr Hellströms synpunkter när det gäller marknadskrafterna och deras oförmåga att klara uppgifter i detta sammanhang. Jag skall inte försvara marknadskrafterna härvidlag och jag delar, när det gäller de stora projekten, uppfattningen att det är viktigt att statsmakterna har en målsättning som innebär möjligheter för de olika intressenterna att aktivera sig på detta område.

Herr Hellström tog upp marknadskrafterna. Om en regering eller en annan statsmakt, en kommun eller någon annan för fram önskemål om ett system som är nödvändigt för att förbättra och modernisera den tekniska nivån inom trafiken menar jag att därigenom delvis automatiskt kommer fram systemlösningar. Det är en drivkraft i sig självt om man från statsmakternas sida gör klart att det finns ett verkligt stort behov av att skapa utveckling och förändring. Sådant agerande ger automatiskt även enskilda företag anledning att fundera igenom denna fråga. Det är nog bl. a. en tillräckligt kraftig sådan satsning som har saknats i vårt

land. Jag erkänner dock villigt att vårt land med dess ringa antal invånare och dess relativt sett mindre starka trafikkoncentrationer i tätorterna har ett annat utgångsläge än vissa andra länder.

Herr HELLSTRÖM (s):

Herr talman! Jag vill bara säga till herr Sven Gustafson i Göteborg att det självfallet inte är fråga om huruvida de privata företagen eller marknadsmekanismerna träder in regeringars och parlaments områden. Vad jag menade var att de privata företagen med marknadsmekanismernas hjälp ju har förmått utveckla ett transportmedel, nämligen bilen. När det sedan i varje fall i många storstäder blivit omöjligt att få biltrafiken att fungera – den är utmärkt i andra sammanhang, men inte i storstäderna – har man inte fortsatt och tagit nästa steg. Marknadsmekanismerna har lett fram till utvecklingen av ett transportmedel, men därmed har också "vested interests" kommit in i bilden vilket har lett till att nästa steg inte tagits. De problem som bilen förorsakat har de privata företagen inte sökt lösa. Därför har det skett så litet på detta område genom marknadsmekanismernas försorg. Vad vi kan hoppas när det gäller utvecklingen i Sverige – och därom tycks vi vara överens – är att den skall äga rum under samhällets ledning.

Herr SVEN GUSTAFSON i Göteborg (fp):

Herr talman! Det som herr Hellström nu sagt visar också vikten av att det finns ett samarbete mellan politiska och planerande instanser å ena sidan och industrier å den andra. Industrierna är ofta vakna för marknaden och kan göra verkligt marknadsanpassade saker, som senare dock visar sig inte passa in i den samhällsbild som vi gärna vill ha. Det har väl å andra sidan ibland varit ett fel hos vissa forskare att de lösningar de arbetat fram sedan visat sig inte passa in så bra i den existerande marknads- och efterfrågebilden. Därför behövs ett "lyckligt giftermål" mellan å ena sidan statliga myndigheter och statlig planering och å andra sidan marknaden.

Vi måste nog litet var – och det gäller såväl mig själv som herr Hellström, kommunikationsministern och andra – erkänna att vi alltför sent har börjat planera på detta område. Det var inte mer än tre år sedan kommunikationsministern sade att antalet personbilar i vårt land skulle fördubblas från 1970 till 1980, från 2 till 4 miljoner. Det var ingen av oss som just då hade så stora invändningar. Men vi har sedan fått uppleva – och det har inte minst erfarenheterna från USA givit vid handen – att ett samhälle som alltför mycket byggs upp kring privatbilen inte orkar svälja den kraftigt ökade privatbilismen. Här måste andra åtgärder till.

Vi får, som sagt, kanske på olika håll ta på oss ansvaret för att inte ha varit ute tillräckligt tidigt när det gäller planeringen av trafiken. Därför är det också angeläget att vi nu verkligen griper oss an det problemet.

Överläggningen var härmed slutad.

Tisdagen den
13 januari 1976

Om SJ:s överlåtelser av trafikrättigheter på vissa vägsträckor

§ 7 Om SJ:s överlåtelser av trafikrättigheter på vissa vägsträckor

Herr kommunikationsministern NORLING erhöll ordet för att besvara herr Lothigius (m) den 18 november anmälda interpellation, 1975/76:58, och anförde:

Herr talman! Herr Lothigius har frågat mig om jag anser att det är skäligt att SJ, som i vissa landsändar måste betraktas som ett monopolföretag, kräver ekonomiskt vederlag för trafikillstånd på linjer som uppenbarligen går med förlust.

Yrkestrafikförordningen (YTF) innehåller vissa regler som innebär att busslinjetrafik kan överföras till kommun eller kommunalt trafikföretag, om det görs sannolikt att trafikförsörjningen inom orten eller bygden främjas, om trafiken drivs i kommunal regi. Kommunen eller det kommunala trafikföretaget är då – på begäran av den tidigare tillståndshavaren – skyldig att inlösa tillgångarna i den rörelse som bedrivits enligt det äldre tillståndet. Avser övertagandet en del av rörelsen, gäller inlösen-skyldigheten de tillgångar som använts i den delen. Tvist om ersättnings storlek avgörs av den s. k. buss- och taxivärderingsnämnden. Beräkningen av ersättningen sker med utgångspunkt i tillgångarnas substansvärde.

Herr LOTHIGIUS (m):

Herr talman! Den här frågan behöver kanske inte föranleda någon längre debatt mellan kommunikationsministern och mig. De upplysningar som jag fått nu har jag naturligtvis, innan jag fick svaret och innan jag ens ställde frågan, redan läst mig till i yrkestrafikförordningen. Det var egentligen inte detta som jag ville ha besked om.

De problem som min interpellation gäller har jag blivit uppmärksamgjord på av kommunalmän på några orter – de hör ju ibland av sig till riksdagsmän – som har varit i förhandlingar med SJ. Jag vet inte om någon överenskommelse har träffats på dessa områden eller inte. SJ har emellertid vid dessa förhandlingar begärt ersättning för trafikillstånden med exempelvis några hundratusen kronor – jag tar då inte med substansvärdena – trots att verksamheten har gått med förlust. Därför undrar dessa kommunalmän om man verkligen utan vidare skall behöva betala för dessa tillstånd. Man är naturligtvis beredd att betala för substansvärdena.

Vad jag ville veta var alltså om kommunikationsministern anser att detta tillvägagångssätt är rimligt.

De här kommunalmännen har också framhållit de svårigheter som är förenade med förhandlingar mellan kommunen och SJ. Sådana förhandlingar har ofta gått bra på det regionala planet, men de verkliga besluten fattas ju på det centrala planet, och där har det ofta knutit sig i diskussionerna och det har varit svårare att nå en överenskommelse, vilket naturligtvis bör ske så snabbt som möjligt för att man därigenom

skall kunna skapa den nödvändiga servicen på detta område.

Min fråga är alltså, herr talman, om det är rimligt att betala särskilt för trafiktillstånd, om det i sig självt inte har något speciellt värde på grund av att trafiken inom ifrågavarande område inte är lönsam.

Herr kommunikationsministern NORLING:

Herr talman! Jag tror att det, innan vi avslutar denna diskussion, kan vara viktigt att vi gör klart för oss att en ersättning som det här är fråga om och som herr Lothigius har tagit upp i sin interpellation inte skall vara någon ersättning för trafiktillståndet som sådant, dvs. rätten att bedriva viss trafik, utan det skall vara ersättning för övertagande av tillgångar i rörelsen såsom fordon, garage, kontorslokaler och vad det nu kan vara fråga om. Jag känner inte till och skall inte heller diskutera enskilda fall här i kammaren, men jag vill ändå ha sagt detta eftersom man annars av den här diskussionen i efterhand skulle kunna dra slutsatsen att det skulle finnas författningsbundna former som skulle ge SJ eller någon annan rätten att ta betalt för själva trafiktillståndet.

De bestämmelser som jag beskrev i mitt svar infördes efter förslag till ändringar i yrkestrafikförordningen som lades fram redan 1969. Där behandlades, som herr Lothigius själv minns, kommunernas behov av att engagera sig i busslinjetrafiken, liksom den ersättningsskyldighet som åvilar kommunerna vid övertagande av trafik. Beträffande principer för beräkning av ersättning sades i propositionen bl. a. att värden som grundar sig på den avkastning rörelsen gett och väntas ge normalt inte skall kunna tillgodoräknas rörelsens innehavare. Som grund för det åberopades att det är fråga om en näringsverksamhet som bygger på ett koncessionssystem där företagen är mer eller mindre tillförsäkrade ensamrätt – och det gäller självfallet inte bara SJ – och där intäkterna beror av de taxor som fastställs av myndigheter och där en ökning av trafikunderlaget ofta sammanhänger med samhälleliga åtgärder.

Vidare sades i propositionen år 1969 att huvudprincipen borde vara värdering efter marknadsvärdet av de tillgångar som begärs inlösta. Om övertagandet avsåg en hel rörelse och inlösen av hela rörelsen också påkallades, skulle en substansvärdering i det fallet ske. Vidare kunde en uppräkningsprincip med hänsynstagande till tidigare avkastning vara skäligen i en del fall, exempelvis när det vore fråga om inlösen av småföretag där innehavaren drivit rörelsen huvudsakligen för egen försörjning.

Ett annat exempel på att viss sådan uppräkningsprincip kunde vara påkallad i särskilda fall är om den ersättning som framräknats enligt dessa värderingsprinciper måste anses orimlig med hänsyn till att den nye tillståndshavaren direkt tillgodoförs en väl uppbyggd organisation.

Detta var axplock ur vår diskussion år 1969. De uttalanden som jag redovisat och som godtogs av riksdagen ger en bild av vad ersättningen skall omfatta och hur den skall beräknas. Sådana förhållanden som att den trafik som övertas av kommunen varit mer eller mindre lönsam för den tidigare trafikutövaren saknar alltså i och för sig betydelse för

Tisdagen den
13 januari 1976

Om SJ:s överlåtelser av trafikrättigheter på vissa vägsträckor

bedömningen i ersättningsfrågan. Man kan således inte gå till en förhandling i fallet A eller i fallet B och hänvisa till hur den eller den busslinjen har gått ihop ekonomiskt för den tidigare ägaren. Man kan såvitt jag förstår i och för sig inte driva en förhandling som grundas på propositionen och riksdagens beslut med utgångspunkt i ett sådant förhållande. – Det var egentligen bara dessa saker jag tyckte det kunde vara värt att nämna, inte till herr Lothigius, men till protokollet.

Herr LOTHIGIUS (m):

Herr talman! Avsikten med den här lilla diskussionen har också från min sida varit att påminna om just vad kommunikationsministern har fört fram. Jag delar helt hans åsikter i detta fall, och jag tycker att de beslut som har fattats i princip är riktiga.

Jag kan väl för kommunikationsministern nämna de synpunkter som har framförts av vissa kommuner, där t. ex SJ har krävt betalning för organisationskostnader. Det kan kanske ibland vara rimligt, men å andra sidan har man i vissa kommuner varit förvånad över detta, mot bakgrund av att de enskilda trafikföretag som man har diskuterat sådana frågeställningar med inte har tagit upp sådana kostnadsposter. I och för sig är det naturligtvis riktigt att SJ slår vakt om sina ekonomiska intressen, men det får givetvis inte innebära att behandlingen av ett överlåtelseärende försväras därigenom och att servicen som jag sade tidsmässigt blir åsidosatt. Sådana problem bör kunna lösas.

Herr TURESSON (m):

Herr talman! Jag skulle bara helt kort vilja peka på den skillnad som finns mellan å ena sidan de fall som kommunikationsministern redovisade, nämligen när man övertar en hel rörelse och därvid har att räkna med substansvärdet, och å andra sidan de fall när – såsom väl alltid är förhållandet då det gäller övertagandet av ett företag som ingår i SJ:s verksamhet – man övertar en del av en rörelse. Denna del av rörelsen har – och det var herr Lothigius inne på i sin senaste replik – sin andel av organisationskostnaden att täcka.

När man tar bort denna delrörelse kvarstår under en övergångstid – till dess organisationen har hunnit bantas ner – en överdimensionerad trafiklednings- och serviceorganisation. Om jag inte har missuppfattat tankegångarna bakom de krav som från SJ:s sida har ställts gäller det just att hålla SJ skadeslös för denna överdimensionerade organisation under den tid som det tar innan organisationen hinner anpassas till den minskade rörelsen.

Herr LOTHIGIUS (m):

Herr talman! Jag delar herr Turessons uppfattning om principerna när det gäller dessa s. k. delkostnader. Vad jag däremot har varit litet förvånad över är att den jämförelse som kommunerna har gjort mellan enskilda företag, som har överlämnat sin verksamhet till kommunerna, och SJ

har visat, att man från SJ:s sida har varit hårdare i sina principer och sina ekonomiska framställningar. Det är just detta som har varit besvärligt och som har föranlett den här diskussionen.

I princip finns det alltså inga delade meningar mellan oss i den här frågan. Det gäller kanske bara att litet mera flexibilitet skulle kunna visas och litet mera praktiska hänsyn till vissa principfrågor tas av monopolföretaget SJ.

Herr TURESSON (m):

Herr talman! Jag vet inte om man skall tala om hårdhet. Åtminstone ända till för något år sedan hade SJ faktiskt en särställning gentemot andra arbetsgivare, så till vida att de anställda var garanterade anställningstrygghet. SJ hade därigenom mindre flexibilitet i fråga om anpassningen av sin organisations volym och kostnader än vad enskilda företag hade. Den skillnaden har väl numera genom de s. k. Åmanlagarna i varje fall minskat betydligt, men jag vill se det som ett uttryck för den rent ekonomiska belastning som detta förhållande innebar för SJ att SJ vid överlåtelser har försökt hålla sig skadeslöst och därmed tillvaratagit samhällets och skattebetalarnas intresse på ett, såvitt jag kan förstå, korrekt sätt.

Överläggningen var härmed slutad.

§ 8 Om ökad trafiksäkerhet vid utprovning av nya vägmateriäl

Herr kommunikationsministern NORLING erhöU ordet för att besvara herr Gustafssons i Säffle (c) den 26 november anmälda interpellation, 1975/76:67, och anförde:

Herr talman! Herr Gustafsson i Säffle har frågat mig om jag är beredd medverka till att åtgärder vidtas i syfte att öka trafiksäkerheten vid utprovning av nya vägmateriäl.

Inom vägverket pågår kontinuerligt ett omfattande forsknings- och utvecklingsarbete. Syftet med detta arbete är att dels förbättra väghållningens kvalitet, dvs. öka framkomligheten och trafiksäkerheten på vägarna, dels minska kostnaderna vid utförande av olika väghållningsuppgifter. Det är angeläget att bl. a. prova och utvärdera olika materials användbarhet vid vägbyggnad, inte minst mot bakgrund av den kostnadsökning som inträffade i samband med oljekrisen och som medförde kraftiga prisstegringar på bl. a. asfalt. Sådan provning sker så långt det är möjligt i laboratorier och på provbanor.

Det är emellertid nödvändigt att fortsätta utvärderingen genom prov och försök i full skala för sådana materiäl och vägkonstruktioner som vid laboratorie- och provbaneförsök visat sig lämpliga. Härigenom kan bl. a. de effekter som är beroende av klimatets och trafikens årstids-

Tisdagen den
13 januari 1976

Om ökad trafiksäkerhet vid utprovning av nya vägmateriäl

variationer under en följd av år studeras.

Vid försök med olika vägbeläggningar, vägmärkingar och vissa vägkonstruktioner är det nödvändigt att, innan full erfarenhet vunnits, hålla sådana provvägar under speciell uppsikt för att kunna vidta nödvändiga åtgärder. Såväl trafiksäkerhetsverket som vägverket har sin uppmärksamhet riktad på dessa frågor. I de fall det bedöms lämpligt varnas trafikanterna genom speciella vägmärken.

Herr GUSTAFSSON i Säfte (c):

Herr talman! Jag ber att få tacka kommunikationsministern för svaret.

Orsaken till min interpellation var den mycket svåra trafikolycka som inträffade den 23 november i fjol på en av vägverkets provsträckor i Värmland, närmare bestämt på väg 234 mellan Edsvalla och Fagerås. På den aktuella vägsträckan uppstod halka, och orsaken till halkan var omslag från varmt till kallt väder. Vägunderlaget på provsträckan isolerade kyla, enligt de uppgifter som jag har fått. Detta medförde att det duggregn som föll omedelbart frös till is. Vägsträckan blev därför en dödsfälla. Två människor dödades och tre skadades.

Jag noterar med tillfredsställelse att statsrådet i sitt svar säger att det är nödvändigt att hålla sådana provvägar under speciell uppsikt, och jag hoppas att detta uttalande utsänds till berörda vägförvaltningar.

I slutet av sitt svar säger kommunikationsministern: "I de fall det bedöms lämpligt varnas trafikanterna genom speciella vägmärken." På den här aktuella vägsträckan kom varningsmärkena tyvärr upp en dag för sent. Jag hoppas att statsrådet även på den punkten ger vägverket en påminnelse för att man i framtiden så långt möjligt skall medverka till att olyckor av det här slaget skall undvikas.

Herr kommunikationsministern NORLING:

Herr talman! Inledningsvis vill jag djupt beklaga den olycka som inträffade den 23 november i fjol och som har föranlett herr Gustafssons i Säfte interpellation.

Låt mig tillägga ett par saker. Både här i Sverige och på andra håll i världen pågår forskning för att utveckla bättre metoder för att förutsäga halka. Vägverket samarbetar med SMHI, det meteorologiska institutet. Men ännu så länge har vi inte något tillförlitligt system att presentera och använda i full skala. Trots samarbetet med väderlekstjänsten har det alltså visat sig svårt att förutsäga hur och när halka uppträder i olika delar av landet.

Som herr Gustafsson i Säfte själv nämnde nyss uppstod söndagen den 23 november plötsligt halka över praktiskt taget hela södra och mellersta Sverige. Anledningen till halkan var att det vid middagstid föll ett regn som, när det träffade den nedkylda vägbanan, frös till is. Under så snabbt förändrade väderleksförhållanden som inträffade den aktuella dagen är det ofrånkomligt att trafiksäkerheten minskar trots hög beredskap. Det gäller både provvägar och andra vägsträckor.

Halka längs en väg bildas ju normalt snabbast på brobanor och i bergskärningar. Även på sträckor där väggkroppen för förhindrande av trafikfarliga tjällyftningar innehåller värmeisolerande material kan halka bildas snabbare än på övriga delar av vägen. Så var fallet på den provväg där den aktuella olyckan inträffade. När halka uppkommer, bildas den inte längs en vägsträcka samtidigt och i samma omfattning, beroende på vägens uppbyggnad och på lokala klimatvariationer.

För att belysa hur svårt det kan vara inte minst för bilisterna att i alla lägen veta vad de möter bör tilläggas att enligt uppgifter som jag inhämtat kontrollerades förhållandena på vägen den aktuella dagen mellan kl. 12 och 14 alltså mitt på dagen, men bedömdes då inte ge anledning till några omedelbara åtgärder. Vädret försämrades snabbt, och kl. 14.30 – alltså en halv timme efter det att man hade inspekterat vägen – beordrades en bil ut för kemisk halkbekämpning. Ungefär samtidigt inträffade den fruktansvärda olyckan.

Jag har med det sistnämnda bara velat poängterat hur en sådan här tragisk olycka kan uppkomma trots att man råkade ha den beredskap som vi mänskligt att döma kunde räkna med. Här upplevde man hur en inspekterad väg bara under några minuter förändrades till en livsfarlig väg. Det gör inte det hela bättre; dödsolyckan inträffade. Men som ett bevis på svårigheterna – som vi emellertid måste fortsätta att observera i ännu högre grad – kan det vara motiverat att i en sådan här diskussion, som herr Gustafsson har initierat genom sin interpellation, få klara ut det faktiska läget.

Herr GUSTAFSSON i Säfte (c):

Herr talman! Jag erkänner villigt att svårigheterna är många och stora.

Interpellationen tillkom väl därför att jag körde samma väg strax efter det att olyckan inträffat, ovetande om faran jag också. När jag kom in i den kö av bilister som hade bildats fick jag se det tragiska som hade hänt. Efter provsträckan blev väglaget bättre, och det har uppgetts att de besvärliga förhållandena berodde just på provsträckans underlag.

Men som sagt: Jag tycker att svaret var positivt, och jag tackar för det.

Överläggningen var härmed slutad.

§ 9 Föredrogs och hänvisades

Propositioner

1975/76:50 till lagutskottet

1975/76:79 till skatteutskottet

1975/76:84 och 87 till inrikesutskottet

1975/76:90 till justitieutskottet

1975/76:94 till finansutskottet

§ 10 Föredrogs och lades till handlingarna
Skrivelser
1975/76:102 och 103

§ 11 Föredrogs och hänvisades
Redogörelse
1975/76:11 till finansutskottet

§ 12 Föredrogs och hänvisades
Motioner
1975/76:168 och 169 till konstitutionsutskottet
1975/76:170–173 till skatteutskottet
1975/76:174 och 175 till justitieutskottet
1975/76:176 till lagutskottet
1975/76:177 till utrikesutskottet
1975/76:178 till försvarsutskottet
1975/76:179–181 till socialförsäkringsutskottet
1975/76:182 och 183 till socialutskottet
1975/76:184 och 185 till kulturutskottet
1975/76:186 till jordbruksutskottet
1975/76:187 till finansutskottet
1975/76:188–190 till näringsutskottet
1975/76:191 till inrikesutskottet
1975/76:192 till konstitutionsutskottet
1975/76:193 till civilutskottet

§ 13 Föredrogs och bifölls interpellationsframställningarna 1975/76:
76–79.

§ 14 Herr talmannen meddelade att propositionerna nr 100 och 101 skulle
sättas sist på morgondagens föredragningslista.

§ 15 Anmälades och bordlades
Proposition
1975/76:91 om ändrade regler för beräkning av existensminimum

§ 16 Anmälades och bordlades
Redogörelse
1975/76:10 Justiticeombudsmännens ämbetsberättelse

§ 17 Anmälades och bordlades
Motioner
1975/76:194 av herr *Ahlmark m. fl.* om offentliga utskottsutfrågningar
1975/76:195 av herrar *Börjesson* i Falköping och *Hallenius* om friexemplar
av riksdagstryck till kommunbibliotek m. fl.
1975/76:196 av herr *Hellström m. fl.* om förenklade statliga blanketter
1975/76:197 av herr *Hermansson m. fl.* om övergång till republik

- 1975/76:198 av herr *Wijkman* om befolkningsregister
- 1975/76:199 av herr *Ahlmark m. fl.* om avdragsrätt vid inkomstbeskattningen för gåvor till religiösa ändamål m. m.
- 1975/76:200 av herr *Fågelsbo* om översyn av bestämmelserna om skattetillägg
- 1975/76:201 av herr *Fågelsbo* om skattefrihet för vissa gåvor
- 1975/76:202 av herrar *Stridsman* och *Johansson* i Holmgården om slopande av beskattningen av fritt bränsle från egen fastighet
- 1975/76:203 av herr *Torwald m. fl.* om vidgad rätt för fiskare och förelagare i kustsjöfart till avdrag vid inkomsttaxeringen
- 1975/76:204 av herr *Börjesson* i Falköping om övervakningsarvodena
- 1975/76:205 av herr *Torwald m. fl.* om förhörsvittnen vid förundersökning i brottmål
- 1975/76:206 av herr *Hermansson m. fl.* om översyn av åldersgränserna
- 1975/76:207 av herr *Adolfsson* om slopande av bistånd till Cuba
- 1975/76:208 av herr *Hermansson m. fl.* om bojkottåtgärder mot Chile
- 1975/76:209 av fru *Jonäng* om en ny internationell ekonomisk ordning
- 1975/76:210 av herr *Börjesson* i Falköping m. fl. om vidgad rätt till föräldrapenning
- 1975/76:211 av herr *Börjesson* i Falköping m. fl. om lättnader i etableringsbestämmelserna för tandläkare
- 1975/76:212 av herr *Fågelsbo* om statsbidraget till inköp av invalidbil
- 1975/76:213 av herr *Henmark* och fru *Ekelund* om barnpension till adoptivbarn, m. m.
- 1975/76:214 av herr *Hermansson m. fl.* om statligt grundbidrag till pensionärernas bostadstillägg
- 1975/76:215 av herr *Börjesson* i Falköping om ökade resurser till vården av långtidssjuka
- 1975/76:216 av herr *Börjesson* i Falköping om åtgärder mot bullerskador i nöjeslokaler m. m.
- 1975/76:217 av herr *Börjesson* i Falköping om en kampanj för bättre förebyggande hälsovård
- 1975/76:218 av herr *Börjesson* i Falköping m. fl. om åtgärder för att minska väntetiderna vid landets ögonkliniker
- 1975/76:219 av fru *Ekelund* och herr *Henmark* om huvudmannaskapet för bårhusväsendet, m. m.
- 1975/76:220 av herr *Henmark* och fru *Ekelund* om verksamheten i förskolan
- 1975/76:221 av herr *Ahlmark m. fl.* om höjning av anslaget till Bidrag till trossamfund
- 1975/76:222 av herr *Börjesson* i Falköping om begränsning av kyrkliga markförvärv
- 1975/76:223 av herr *Torwald m. fl.* om ökat anslag till Göteborgs museer
- 1975/76:224 av herr *Westberg* i Ljusdal m. fl. om åtgärder mot utförsel av kulturföremål
- 1975/76:225 av herr *Ahlmark m. fl.* om statsbidrag till de fria samfundens

Tisdagen den
13 januari 1976

*Anmälan av
interpellationer*

- teologiska seminarier
- 1975/76:226 av herr *Fågelsbo* om utbildning av ett ökat antal sjukgymnaster
- 1975/76:227 av herr *Henmark* om ökad trafikundervisning i grund- och gymnasieskolan, m. m.
- 1975/76:228 av herr *Hermansson m. fl.* om forskningspolitiken
- 1975/76:229 av herr *Hermansson m. fl.* om förstatligande av läromedelsproduktionen, m. m.
- 1975/76:230 av herrar *Nilsson* i Agnäs och *Fridolfsson* om alternativ till den obligatoriska skolan
- 1975/76:231 av herr *Börjesson* i Falköping om installation av signaler i trafikfarliga vägkorsningar
- 1975/76:232 av herr *Börjesson* i Falköping om fortsatt utbyggnad av tågorderradiosystemet
- 1975/76:233 av herr *Börjesson* i Falköping och herr förste vice talmannen *Bengtson* om en enhetlig telefontaxa
- 1975/76:234 av herr *Börjesson* i Falköping *m. fl.* om kostnaderna vid överförande av allmän väg till enskild
- 1975/76:235 av herr *Henmark* och fru *Nilsson* i Kristianstad om samråd mellan SJ och berörd kommun vid trafikomläggning
- 1975/76:236 av herr *Olsson* i Järvsö *m. fl.* om järnvägstrafiken till och från västra Hälsingland
- 1975/76:237 av fru *Wiklund* om flyttbara reservtelefoner vid sjukhus
- 1975/76:238 av herr *Börjesson* i Falköping om återanvändning av avfallsprodukter
- 1975/76:239 av herr *Börjesson* i Falköping om tillvaratagande av matavfall på sjukhus och vårdinrättningar
- 1975/76:240 av herr *Henmark* om renhållningen av vissa gångbanor
- 1975/76:241 av herr *Henmark* om befogenhet att snabbt ingripa i djurskyddsfrågor
- 1975/76:242 av herr *Henmark* om användningen av försöksdjur vid undervisningen i grund- och gymnasieskolan
- 1975/76:243 av herr *Persson* i Heden om rätten att utnyttja tillstånd till grus- eller matjordstäkt
- 1975/76:244 av herr *Ahlmark m. fl.* om ökad insyn i statliga företag
- 1975/76:245 av herr *Börjesson* i Falköping om tillstånd och kontroll vid viss låneverksamhet
- 1975/76:246 av herr *Molin* om förbud mot reklam från flygplan
- 1975/76:247 av herr *Nilsson* i Östersund *m. fl.* om geologiska undersökningar i Jämtlands län
- 1975/76:248 av herr *Andersson* i Lycksele *m. fl.* om sysselsättningsbefrämjande åtgärder i Vindelälvsområdet
- 1975/76:249 av herr *Börjesson* i Falköping *m. fl.* om arbetsmarknadsutbildning av ungdom till vårddyrken
- 1975/76:250 av herr *Sven Gustafson* i Göteborg *m. fl.* om arbetsmarknadsrådet i Göteborgsregionen

- 1975/76:251 av herrar *Henmark* och *Molin* om pensionsutjämning m. m. för pensionerade statstjänstmän
1975/76:252 av herr *Hermansson m. fl.* om minimiarbetstid för deltidsanställda, m. m.
1975/76:253 av herr *Olsson* i Järvsö *m. fl.* om sysselsättningsbefrämjande åtgärder i Ljusdalsområdet
1975/76:254 av herr *Börjesson* i Falköping om installation av högtalare i personförande tåg

Nr 48

Tisdagen den
13 januari 1976

*Anmälan av
interpellationer*

§ 18 Anmälan av interpellationer

Anmäldes och bordlades följande interpellationer som ingivits till kammarkansliet

den 12 januari

1975/76:80 av herr *Björck* i Nässjö (m) till herr utrikesministern om förekomsten av kubanska trupper i Angola:

Utländska makter har på olika sätt stött de rivaliserande inhemska fraktionerna i inbördeskriget i Angola. Anmärkningsvärt i detta sammanhang är rapporterna att betydande kubanska truppstyrkor har satts in för att stödja den Moskvaorienterade organisationen MPLA. Enligt uppgift tjänstgör nu 6 000–8 000 kubanska soldater i Angola under befäl av ett antal kubanska generaler. Siffran motsvarar ca 6 % av Cubas krigsmakt.

Detta är emellertid inte den enda kubanska inblandningen i andra staters angelägenheter. Enligt uppgift finns kubansk militär trupp och civila rådgivare i tio länder i Afrika och Mellanöstern. De får ses som ett uttryck för Fidel Castros önskan att påskynda och aktivt deltaga i den kommunistiska världsrevolutionen. I fallet Angola torde det också vara fråga om att genom direkta truppinsatser betala av den skuld som Cuba ådragit sig till Sovjet.

Cuba erhåller numera betydande hjälp från Sverige. Budgetåret 1971/72 uppgick den svenska utvecklingshjälpen till Cuba till 3,6 milj. kr. Under innevarande budgetår är siffran enligt budgetpropositionen 60,0 milj. kr. Under en femårsperiod har beloppet sextondubblats. Detta trots att Cuba genom det massiva sovjetiska biståndet torde erhålla det högsta utländska stödet per capita i världen. Cuba ligger i världstopp vad gäller utländskt bistånd trots det av USA initierade ekonomiska embargot.

Den svenska socialdemokratiska regeringen har också på andra sätt visat sin förståelse för Fidel Castros kommunistiska regim, bl. a. genom förra sommarens officiella besök av statsminister Olof Palme.

Det kan inte vara förenligt med principerna för svenskt utvecklingsbistånd att lämna sådant till länder som militärt ingriper i andra länder.

Tisdagen den
13 januari 1976

*Anmälan av
interpellationer*

Det svenska utvecklingsbiståndet blir därmed indirekt också till stöd för militära interventionssträvanden. De kubanska trupperna i Angola bör föranleda en omprövning av det svenska biståndet till Cuba.

Med hänvisning till det anförda hemställer jag om kammarens tillstånd att till herr utrikesministern få ställa följande frågor:

1. Kan herr utrikesministern bekräfta uppgifterna om betydande kubanska styrkor i Angola och omtala för kammaren vad de svenska utlandsmyndigheterna erfarit om deras verksamhet?
2. Anser herr utrikesministern att kubanska trupper i Angola är förenligt med principen om icke-inblandning i andra länders angelägenheter?
3. Vilka konsekvenser får förekomsten av kubanska stridskrafter i Angola för det svenska utvecklingsbiståndet till Cuba?

1975/76:81 av fru *Hörnlund* (s) till herr industriministern om åtgärder mot statliga beställningar på lönsömnad utomlands:

Under höstriksdagen 1975 fattades beslut om en rad stödåtgärder till den svenska tekoindustrin, och från 1 januari 1976 krävs licenser för införande av utlandstillverkade textilprodukter. De beslutade åtgärderna kom till främst av beredskapsskäl, men de får också ses som en vilja från statsmakternas sida att lämna stöd till en bransch som drabbats av svåra problem med att upprätthålla sysselsättningen inom branschen.

Enligt en tidningsintervju den 10 januari 1976 med företagsledaren i Sweteco, ett företag för vilket den statliga investeringsbanken är huvudman, ämnar detta företag lägga ut beställningar i form av lönsömnad i något eller några länder. Det pågår f. n. en kartläggning inom företaget, och aktuella länder för en sådan tillverkning är Finland, Jugoslavien, England och Irland. Motivet för utlandstillverkningen sägs vara att man vill ha ett alternativ till de höga kostnaderna i Sverige, att företaget måste drivas efter strängt företagsekonomiska principer och att kravet på lönsamhet är minst lika hårt som då ägarparten varit en annan än staten. I intervjun framhålls vidare att beställningarna utomlands inte kommer att påverka sysselsättningen vid företagets fabriker i Sverige utan att de tvärtom behövs för att bibehålla sysselsättningen i vårt land.

Det har länge varit känt att tekoindustrin själv står för en relativt stor andel av de tekoprodukter som importeras. En rad företag har etablerat tillverkning i andra länder för att sedan införa merparten av varorna till vårt land. Man har på detta sätt utnyttjat den billigare arbetskraften i andra länder. I riksdagen och från fackligt håll har detta förfarande rönt stark kritik, eftersom det onekligen har påverkat sysselsättningen inom branschen i vårt land negativt. Enligt min mening har denna kritik varit starkt berättigad.

Med hänvisning till de beslut om stöd till tekoindustrin som antogs av höstriksdagen, beslutet om licenstväng vid införsel samt den kritik som riktats mot företagens införsel av utlandstillverkade varor vill jag därför starkt ifrågasätta om det är lämpligt av ett företag, där staten

har ett ägaransvar och ett avgörande inflytande, att lägga ut beställningar av betydande kvantiteter utomlands. Från företagets sida kan det naturligtvis hävdas att det är en god lösning företagsekonomiskt sett. Men frågan bör också bedömas arbetsmarknadspolitiskt och samhällsekonomiskt. F. n. är sysselsättningsläget högst bekymmersamt inom tekobranschen, och ett stort antal personer är berörda genom varsel om uppsägning. Nedläggningar av företag och konkurser har drabbat många anställda. Staten kommer att få gå in med kraftiga arbetsmarknadsåtgärder, och arbetslöshetsförsäkringen och KAS kommer att få göra stora utbetalningar. I detta läge anser jag att det borde vara mer angeläget för ett företag som Sweteco att utöka sysselsättningen inom landet och suga upp en del av den yrkeskunniga arbetskraft som friställs från andra företag. Om man ser till de sammantagna ekonomiska effekterna borde det vara en bättre lösning än att gå ut med beställningar utomlands.

Med hänvisning till det anförda anhåller jag om kammarens tillstånd att till herr industriministern få ställa följande frågor:

Anser statsrådet att det i rådande läge för den svenska tekoindustrins anställda finns anledning för statsägda företag att lägga ut lönsomnad utomlands?

Avser statsrådet att vidtaga några åtgärder för att förhindra att sådana beställningar kommer till stånd?

1975/76:82 av herr *Stridsman* (c) till herr kommunikationsministern om prishöjningarna på inrikesflygets linjer till övre Norrland:

Från den 1 januari 1976 har SAS höjt flygpriset på linjen Luleå–Stockholm med drygt 20 %. Som skäl för höjningen anger man ökade personalkostnader och högre bränslepriser. Linjen Luleå–Stockholm är en av de mest lönsamma inrikes flyglinjerna. Någon hänsyn till flyglinjens lönsamhet verkar inte ha tagits när den kraftiga prishöjningen beslutades. Tvärtom så har det besynnerliga inträffat att den största procentuella höjningen drabbat en långlinje med god lönsamhet som Luleå–Stockholm.

Den prishöjning som nu föreslagits rimmar illa med de uttalanden som flera gånger gjorts av riksdagen att trafikpolitiken skall vara underordnad regionalpolitiska strävanden. Talet om ett "rundare Sverige" förblir tomta ord om det tillämpas en flygprispolitik som utgår från principen att ju längre från landets centrala delar en region är belägen, desto högre skall det procentuella påslaget vara vid en prishöjning.

Med anledning av motionen 1972:723 beslöt 1972 års höstriksdag enhälligt (trafikutskottets betänkande nr 1972:18) ge Kungl. Maj:t till känna vad utskottet anført rörande behovet av en översyn av bl. a. inrikesflygets prisförhållanden.

Riksdagsbeslutet 1972 får ses som en begäran till kommunikationsdepartementet om en översyn av bl. a. inrikesflygets prisfrågor med hänsyn till regionalpolitiska synpunkter.

Med anknytning till riksdagsbeslutet 1972 besvarade kommunikations-

ministern den 6 december 1974 en interpellation av mig. Frågan gällde vilka åtgärder Kungl. Maj:t vidtagit i anslutning till den av riksdagen år 1972 förordade översynen av bl. a. inrikesflygtrafikens prisförhållanden. Statsrådet Norling hänvisade i interpellationsdebatten till de förändringar i prissammanhang som skett på de långväga linjerna bl. a. till Kiruna och Luleå. Kommunikationsministern underströk vidare i svaret den stora regionalpolitiska betydelse inte minst för Norrland som omstruktureringen av priserna på inrikesflyget hade.

Den av riksdagen 1972 begärda översynen av bl. a. inrikesflygets prisförhållanden har ännu inte redovisats. Utan att avvakta redovisningen av översynen har man nu beslutat om en kraftig prishöjning för linjen Luleå–Stockholm. Jag finner detta stå helt i strid med riksdagens uttalande och med den uppfattning som kommunikationsministern gav uttryck för i interpellationsdebatten den 6 december 1974.

Med hänvisning till det anförda anhåller jag om kammarens tillstånd att till kommunikationsministern få ställa följande fråga:

Anser statsrådet att flygprishöjningen med drygt 20 % från den 1 januari 1976 på linjen Luleå–Stockholm står i överensstämmelse med målsättningen att åstadkomma en bättre samordning mellan trafikpolitik och regionalpolitik?

1975/76:83 av fru *Wiklund* (c) till herr kommunikationsministern om prishöjningarna på inrikesflygets linjer till övre Norrland:

Genom olika satsningar från samhällets sida har betydande resultat kunnat nås beträffande industrilokalisering till norra Sverige. Biljettpriser och fraktkostnader spelar en betydande roll inte minst vid nylokalisering. Mot den bakgrunden ter sig de prishöjningar som skett på inrikesflyget fr. o. m. den 1 januari 1976 som märkliga. Så har t. ex. höjningar skett på sträckan Luleå–Stockholm med drygt 22 % och på sträckan Umeå–Stockholm med drygt 28 %, medan priset på sträckan Stockholm–Göteborg har höjts med drygt 14 %. Likartade höjningar som den sistnämnda har skett för samtliga linjer på kortare sträckor. Den förklaring som framskyttat är att SJ utgör en alltför stark konkurrent på de kortare linjerna, och av den anledningen har man inte ansett sig kunna göra samma prishöjningar på alla linjer. Den irritation och förbittring som av denna anledning har kommit till uttryck, inte minst från affärs- och industrifolk, är lättförståelig.

Förklaringen kan rimligen inte vara den angivna, och av den anledningen hemställer jag till herr kommunikationsministern om svar på följande frågor:

1. Vilken orsak ligger till grund för de ojämna prishöjningar som skett inom inrikesflyget?

2. Anser statsrådet de prishöjningar som skett på flygbiljetter till norra Sverige förenliga med de lokaliseringspolitiska motiven?

1975/76:84 av herr *Bohman* (m) till herr statsministern om löntagarfonder:

*Anmälan av
interpellationer*

Rudolf Meidner har på uppdrag av LO lagt fram ett förslag angående löntagarfonder. Genomförs hans förslag, skulle samtliga svenska företag med mer än 100 anställda inom ett fåtal år kontrolleras av de fackliga organisationerna. Det betyder att Sverige på kort tid skulle byta ekonomiskt system från en västerländsk blandekonomi på marknadshushållningens grund till en ny och oprövad form av socialism med förutsättningar för långtgående centralistisk planhushållning.

Valet av ekonomiskt system är en politisk fråga, som skall avgöras av regering och riksdag. Den kan inte överlämnas till arbetsmarknadens parter. Från regeringens och det socialdemokratiska partiets sida har man inte velat ge uttryck åt någon bestämd mening om Meidners förslag med motiveringen att debatt härom nu pågår inom LO och med hänvisning till den sittande utredningen om löntagarna och kapitalbildningen.

Jag vill emellertid erinra om att i den näringspolitiska arbetsgruppens rapport till den socialdemokratiska partikongressen 1975 uttalades bl. a. följande: "För att öka det kollektiva sparandets andel och vidga den ekonomiska demokratin bör också LO:s förslag framläggas 1976". Rapporten godtogs av kongressen, som alltså därmed ställde sig bakom även här återgivna uttalande. I det 1975 antagna socialdemokratiska partiprogrammet slås också fast att löntagarna genom delaktighet i företagets vinster måste tillförsäkras inflytande. Det socialdemokratiska partiet synes sålunda ha bundit sig för någon form av kollektiva löntagarfonder.

Enligt pressreferat har statsministern torsdagen den 8 januari i år vid framläggandet av det socialdemokratiska valmanifestet förklarat att löntagarfonderna är en fråga för slutet av 1970-talet. I en intervju i *Af-färsvärlden* har statsministern uttalat att löntagarfonder kan få praktisk effekt först på 1980-talet. Båda dessa uttalanden är förenliga med planer på att lägga fram förslag till avgörande i riksdagen redan före 1979 års val.

Från allmänt demokratisk synpunkt vore det oacceptabelt, om frågan om löntagarfonder skulle föreläggas riksdagen under mandatperioden 1976–1979 utan att dessförinnan ha blivit föremål för en grundlig be-lysnings och debatt i valrörelsen inför 1976 års val. Även om vi är oense om huruvida Sverige bör byta ekonomiskt system, borde vi kunna vara överens om att detta inte får ske utan att väljarna klart uttalat sin mening. Det borde därför vara uteslutet att regeringen tiger om Meidners förslag över valet och sedan – för den händelse valresultatet skulle bli positivt för socialdemokraterna – framlägger förslag om kollektiva löntagarfonder.

Med hänvisning till det anförda hemställer jag om kammarens tillstånd att till statsministern få ställa följande fråga.

Tisdagen den
13 januari 1976

*Meddelande
om frågor*

Avser regeringen, om den sitter kvar efter 1976 års val, att före valet 1979 lägga fram förslag om löntagarfonder?

1975/76:85 av herr *Hellström* (s) till fru statsrådet *Sigurdson* om bistånd till MPLA i Angola:

Under en följd av år har Sverige lämnat bistånd till befrielse rörelsen MPLA i Angola för dess sociala utvecklingsarbete för hälso- och sjukvård, utbildning av barn och vuxna, byutvecklingsprogram m. m. Biståndsanslaget hölls tillfälligt inne under 1975 i avvaktan på att landet skulle bli självständigt från Portugal. Efter självständigheten har landet emellertid utsatts för en regelrätt militär invasion av sydafrikanska trupper. Stormaktsintressen finns på bägge sidor i konflikten. Kriget i Angola har framkallat akuta behov av humanitärt katastrofbistånd. I budgetpropositionen anges också att katastrofhjälpen skall utvidgas.

Kriget innebär även stora risker för ett avbrott i den sociala utveckling i byarna som påbörjats genom befrielsearbetet under kolonialtiden. Detta gäller t. ex. insatserna för alfabetisering, vaccination, upprättande av lokala sjukvårdsstationer och över huvud taget arbetet med att bygga upp en social infrastruktur för befolkningen på landsbygden. Det är angeläget att dessa insatser inte upphör till följd av kriget, vilket i realiteten skulle innebära att utvecklingen på landsbygden skulle föras tillbaka. Det civila sociala uppbyggnadsarbetet måste kunna fortsätta.

Riksdagen och flyktingberedningen har tidigare konstaterat att MPLA är den enda befrielse rörelse som i praktiken gör en sådan social utvecklingsinsats. Det är därför angeläget att regeringen så snart det är praktiskt möjligt återupptar biståndet till MPLA:s arbete på utbildnings- och hälsovårdsområdet.

Med hänvisning till det anförda hemställer jag om kammarens tillstånd att till fru statsrådet *Sigurdson* få ställa följande fråga:

Hur bedömer biståndsministern möjligheten att ge nytt bistånd till MPLA i Angola för ungdoms- och vuxenutbildning, alfabetisering samt hälso- och sjukvård?

§ 19 Meddelande om frågor

Meddelades att följande frågor framställdes

den 12 januari

1975/76:165 av herr *Andersson* i Södertälje (s) till herr kommunikationsministern om projekteringen av ett nytt dubbelspår på järnvägssträckan Älvsjö–Flemingsberg:

Kan statsrådet lämna några uppgifter på hur långt projekteringen av ett nytt dubbelspår på järnvägssträckan Älvsjö–Flemingsberg avancerat?

1975/76:166 av herr *Hugosson* (s) till herr justitieministern om begränsning av antalet persondataregister av totalkaraktär:

Datainspektionen har i sitt arbete försökt begränsa antalet personregister av totalkaraktär och tillämpat principen att företag och myndigheter endast skall ha rätt att i sina dataregister registrera egna kunder, medlemmar o. d. Enligt regeringsbeslut i ett överklagningsärende avseende tidningen *Det Bästas* register har regeringen ansett att datalagen inte ger denna möjlighet. Endast en integritetsbedömning av varje register för sig kan enligt regeringsutslaget ske på basis av datalagen. Då det emellertid av opinionen uppfattas som integritetskränkande att vara registrerad i ett flertal, kanske i och för sig ganska oskyldiga register, torde en ändring av datalagen snarast böra komma till stånd.

Med anledning av det anförda vill jag till herr justitieministern ställa följande fråga:

Avser statsrådet att snarast för riksdagen framlägga förslag till sådan ändring av datalagen som skulle göra det möjligt att begränsa antalet personregister av totalkaraktär som förs med hjälp av automatisk databehandling?

1975/76:167 av fru *Frænkel* (fp) till herr justitieministern om åtgärder mot långvarig isolering av underårig:

En 16-åring har i avvaktan på placering i ungdomsvårdsskola suttit häktad i nio dygn i ensamcell i ett svenskt polishus. Vilka åtgärder ämnar justitieministern vidta för att en sådan långvarig isolering av minderårig ej upprepas?

den 13 januari

1975/76:168 av herr *Wachtmeister* i Staffanstorp (m) till herr jordbruksministern om broilerproduktionens villkor:

Avser herr jordbruksministern vidtaga några åtgärder med anledning av den kris som broilerbranschen råkat i genom den kraftiga subventionen av nötkött och fläsk?

1975/76:169 av herr *Häll* (s) till herr kommunikationsministern om pris-höjningarna på inrikesflygets linjer till övre Norrland:

Är statsrådet beredd att ta regional- och lokaliseringpolitiska hänsyn vid den överprövning som skall göras av luftfartsverkets beslut att höja flygbiljettpiserna på linjen mellan Stockholm och Luleå med 22 %?

1975/76:170 av fru *Troedsson* (m) till herr justitieministern om planerna på ett nytt polishus i Enköping:

Nr 48

Tisdagen den
13 januari 1976

*Meddelande
om frågor*

Polisen i Enköping är i förtvivlat behov av nya lokaler. Det polishus som där är i bruk är Sveriges äldsta och mer än 200 år gammalt. Utrymmesbristen och lokalsplittringen är sådan att effektivt arbete högeligen försvåras. De sanitära förhållandena är direkt hälsovådliga för personal, arresterade och fyllerister. Arrestenhetens lokaler har sedan lång tid tillbaka årligen utdömts av länsläkaren utan att något kunnat göras på grund av husets ålder. Ett nytt polishus i Enköping ligger också högst på rikspolisstyrelsens och byggnadsstyrelsens prioriteringslista. Trots detta har regeringen inte ens lämnat projekteringsuppdrag för ett nytt polishus. Polishuset finns ej heller med i budgetpropositionen 1976.

Med anledning av det anförda ber jag att få ställa följande frågor till herr justitieministern:

1. Är regeringen beredd att snarast lämna projekteringsuppdrag för ett nytt polishus i Enköping?

2. När kan polisens anställda i Enköping beräknas få arbeta i tillfredsställande arbetsmiljö i ett nytt polishus?

1975/76:171 av herr *Glimnér* (c) till herr kommunikationsministern om buss- och spårvägstaxors anpassning till kostnadsutvecklingen:

Regeringen har tidigare medgivit att avgift för befordran av personer och resgods i sådan linjetrafik med buss för vilken länsstyrelse meddelat tillstånd får under 1975 höjas med i genomsnitt högst 5 resp. 10 % i förhållande till avgiftsnivån dessförinnan. Det har under 1975 inträffat att länsstyrelse med hänvisning till regeringens ställningstagande vägrat fastställa kommunfullmäktiges beslut om höjningar av buss- och spårvägstaxor från den 1 januari 1976.

Under senare år har prisökningarna varit stora. Till övervägande delen består prishöjningarna av ökade lönekostnader. För kommuner som t. ex. Norrköping, som har stor personaltäthet inom de allmänna kommunikationerna, blir konsekvenserna mycket kännbara. Även under 1976 väntas prisökningarna bli stora.

Är statsrådet beredd medverka till att buss- och spårvägstaxor på ett bättre sätt än som nu är fallet kan anpassas till kostnadsutvecklingen?

1975/76:172 av herr *Granstedt* (c) till herr utrikesministern om diplomatiska åtgärder med anledning av dödsdomar i Iran:

Vilka diplomatiska åtgärder har regeringen vidtagit eller avser regeringen att vidta med anledning av de nya dödsdomar i Iran som publicerades den 31 december 1975?

§ 20 Kammaren åtskildes kl. 16.48.

In fidem
SUNE K. JOHANSSON

/Solveig Gemert