

Fredagen den 17 maj

Fredagen den
17 maj 1974

Kl. 10.00

*Den statliga trafik-
politiken, m. m.*

- § 1 Justerades protokollen för den 9 innevarande månad.
- § 2 Föredrogs och hänvisades berättelsen nr 16 till utrikesutskottet.
- § 3 Föredrogs och hänvisades motionen nr 1860 till jordbruksutskottet.
- § 4 **Den statliga trafikpolitiken, m. m.**

Föredrogs trafikutskottets betänkande nr 8 i anledning av motioner angående den statliga trafikpolitiken, m. m.

I detta betänkande behandlades motionerna

1974:119 av herr Fällin m. fl. (c) vari, såvitt nu var i fråga (punkten 1), hemställt att riksdagen hos Kungl. Maj:t skulle anhålla 1. att direktiven till den trafikpolitiska utredningen vidgades i enlighet med vad som angetts i motionen,

1974:122 av herr Torwald m. fl. (c),

1974:123 av herr Ängström m. fl. (fp) vari hemställt att riksdagen beslutade att bemyndiga Kungl. Maj:t att vidta åtgärder för en sådan samordning mellan statens järnvägars zontaxa samt järnvägens och postverkets busstaxor som avsågs i motionen varvid samtidigt borde övervägas samordning med enskilda trafikföretag i samma syfte,

1974:173 av herr Gustavsson i Eskilstuna m. fl. (s),

1974:231 av herr Magnusson i Kristinehamn m. fl. (vpk) vari föreslagits att riksdagen hos regeringen hemställde om snar utredning och förslag till åtgärder för att förstärka inlandsbanans kapacitet i syfte att utveckla person- och godstrafiken,

1974:307 av herrar Alemyr (s) och Svanström (c) vari föreslagits att riksdagen hos Kungl. Maj:t hemställde att Kungl. Maj:t skulle uppdra åt SJ att skyndsamt uppta förhandlingar med arbetsmarknadsverket angående en fortsättning av breddningen av Bergabanan med etappen Sandbäckshult-Berga såsom beredskapsarbete i direkt anslutning till nu pågående etapp,

1974:309 av herr Bohman m. fl. (m) vari hemställt att riksdagen hos Kungl. Maj:t skulle anhålla 1. om sänkning av SJ:s taxor i enlighet med vad i motionen anförts, 2. om tilläggsdirektiv för utredningen om månadsbiljetter i enlighet med vad i motionen anförts,

1974:313 av herr Helén m. fl. (fp) vari, såvitt nu var i fråga (punkten 1), hemställt 1. att riksdagen hos Kungl. Maj:t begärde a) att i avvaktan på den trafikpolitiska utredningens förslag omedelbara åtgärder vidtogs för att öka järnvägarnas konkurrenskraft och ge dem större möjligheter att ge allmänheten en fullgod service, innebärande bl. a. försök med

Fredagen den
17 maj 1974

*Den statliga trafik-
politiken, m. m.*

prissänkningar på vissa sträckor, förbättrad regional och lokal trafik, charterresor med tåg, beslut om att viktiga bansträckor som nu hotades av nedläggning fick vara kvar och att trafikinskränkningar undveks, förbättrad sovvagnsservice, ökad satsning på snabbtåg, utbyggnad av distriktsenheterna i Växjö, Borås och Umeå, insättande av nya tågglänter under energikrisen, b) att SJ:s tioårsplan över behovet av investeringar omarbetades till ett aktionsprogram i syfte att ge SJ en väsentligt ökad del av såväl person- som godstrafiken i landet i enlighet med vad som anförts i motionen,

1974:314 av herr Helén m. fl. (fp),

1974:315 av herr Helén m. fl. (fp) vari hemställdes att direktiven till den trafikpolitiska utredningen vidgades i enlighet med vad som angetts i motionen,

1974:479 av herr Björk i Gävle m. fl. (c) vari hemställdes att riksdagen som sin mening gav Kungl. Maj:t till känna 1. dels att nedläggning i princip inte borde få förekomma vare sig av järnvägslinje eller av busslinje på landsväg i avvaktan på resultatet av den regionala trafikplanering som länsstyrelser och kommuner hade att ombesörja, 2. dels att kostnaderna för olönsamma busslinjer på landsbygden skulle bestridas av staten och ej överlastas på kommunerna,

1974:480 av herr Blomkvist m. fl. (s),

1974:490 av herr Henrikson m. fl. (s),

1974:491 av herr Hjorth m. fl. (s),

1974:492 av herrar Hörberg (fp) och Persson i Heden (c),

1974:499 av herrar Rosqvist (s) och Andersson i Gamleby (s) vari hemställdes att riksdagen skulle uttala att i vad gällde SJ:s investeringar i rullande materiel sådan fördelning av tilldelade medel skedde, att upprustning även kom till stånd av vagnmateriel för banor som icke hänförts till kategorin "tätortsförbindelser på huvudlinjer",

1974:500 av herr Schött m. fl. (m, c) vari hemställdes att riksdagen skulle besluta att hos Kungl. Maj:t anhålla om en skyndsamt utredning om breddning av återstående del av järnvägslinjen Kalmar-Berga snarast möjligt,

1974:501 av fru Swartz m. fl. (fp) vari hemställdes att riksdagen beslutade att hos Kungl. Maj:t begära att möjligheterna för breddning av järnvägssträckan Sandbäckshult-Berga snarast utreddes,

1974:502 av herr Torwald m. fl. (c),

1974:504 av herr Winberg m. fl. (m) vari hemställdes att riksdagen gav Kungl. Maj:t till känna 1. att SJ:s utredning angående ostkustbanans förlängning till Umeå snarast förelades riksdagen för bedömning, 2. att utredningen därvid borde kompletteras med en beräkning av investerings- och eventuella driftkostnader för en upprustning av linjen Änge-Vännäs jämte anslutande linjer till motsvarande totala kapacitet som skulle uppnås vid en förlängning av ostkustbanan, 3. att i övrigt en samlad plan borde upprättas avseende upprustning av det norrländska järnvägsnätet, varvid särskilt transportfrågorna på inlandsbanan samt sträckorna Gävle-Härnösand och Vännäs-Boden borde uppmärksammas,

1974:774 av herr Karl Bengtsson i Varberg (fp),

1974:783 av herrar Hörberg (fp) och Jonsson i Mora (fp) vari

föreslagits att riksdagen hos Kungl. Maj:t hemställde om sådan utredning att utvecklingsbara orter och regioner enligt regionalpolitiken fick en tillfredsställande lösning på persontransportproblemet t. ex. genom sov-
vagnsförbindelser inom ramen för en allmän satsning på SJ,

1974:787 av fru Jonäng (c),

1974:788 av fru Jonäng m. fl. (c),

1974:789 av herr Konradsson m. fl. (s),

1974:790 av herr Larfors m. fl. (s) vari hemställt att riksdagen hos Kungl. Maj:t skulle anhålla om skyndsamt utredning om formerna för anordnandet och drivandet av terminaler för att möjliggöra ökad samtrafik mellan järnvägs- och vägtrafik,

1974:791 av herr Magnusson i Kristinehamn m. fl. (vpk) vari föreslagits att riksdagen hos regeringen hemställde om en utredning om möjligheterna till ett överförande av NKLJ i statens ägo,

1974:796 av herr Nilsson i Östersund m. fl. (s, fp) vari hemställt att riksdagen beslutade uppdra åt Kungl. Maj:t 1. att ta initiativ syftande till ett förtydligande av innebörden i det vägavtal som ingicks 1956, 2. att medverka till att den svenska järnvägsförvaltningen tillsammans med motsvarande norska organ undersökte möjligheterna att på Trondheimsleden införa en transitotarif för beträffande järnvägsfrakter, samt 3. att vidta åtgärder för att undanröja nu rådande i motionen påtalade skevheter beträffande vägavgifter och fordonsskatt,

1974:1067 av herr Boo m. fl. (c) vari hemställt att riksdagen beslutade dels uttala att ytterligare upprivning av järnvägsspår inom Dalarna inte borde ske, dels i övrigt ge Kungl. Maj:t till känna vad som anförts i motionen,

1974:1071 av herrar Gustafsson i Byske (c) och Torwald (c) vari hemställt att riksdagen som sin mening gav Kungl. Maj:t till känna vad i motionen anförts beträffande sänkta priser på SJ:s person- och godstransporter samt behovet av en upprustning av SJ:s rullande materiel,

1974:1077 av herrar Karlsson i Mariefred (c) och Sundkvist (c),

1974:1083 av herr Nisser m. fl. (m),

1974:1084 av herr Nordin m. fl. (c) vari hemställt att riksdagen gav Kungl. Maj:t till känna vad i motionen anförts beträffande behovet av en upprustning av såväl banvall m. m. som fordonspark på i första hand bandelen Forsmo—Hoting men även övriga bibanor till inlandsbanan,

1974:1089 av herr Stjernström m. fl. (c) vari hemställt 1. att riksdagen hos Kungl. Maj:t skulle anhålla om skyndsamt utredning syftande till upprustning av inlandsbanan som en stamlinje i ett kommunikationssystem för inlandet i enlighet med vad i motionen anförts, 2. att riksdagen gav Kungl. Maj:t till känna vad i motionen anförts om behovet av omedelbara åtgärder för upprustning av inlandsbanan i avvaktan på utredningens mera definitiva resultat,

1974:1092 av herr Winberg m. fl. (m),

1974:1413 av herr Antonsson m. fl. (c) vari hemställt att riksdagen hos Kungl. Maj:t skulle anhålla att trafikpolitiska utredningen fick i uppdrag att utreda frågan om en enhetlig beräkning av biljettpriserna vid kombinerade buss- och tågresor i syfte att avskaffa den nu tillämpade s. k. snittaxan,

Nr 84

Fredagen den
17 maj 1974

*Den statliga trafik-
politiken, m. m.*

Fredagen den
17 maj 1974

*Den statliga trafik-
politiken, m. m.*

1974:1414 av herr Berndtson (vpk) och Magnusson i Kristinehamn (vpk),

1974:1424 av herr Gernandt (c) vari hemställdts att riksdagen hos Kungl. Maj:t skulle anhålla 1. att zonmodelluppdelning av riket utformades så att inlandsbanan och ostkustbanan förstärkte varandra, 2. att trafikunderlaget i vad avsåg persontransporter inte försvagades genom att busstrafik bedrevs parallellt med de nämnda banorna,

1974:1429 av herr Hermansson m. fl. (vpk) vari föreslagits 1. att riksdagen till regeringen och till 1972 års trafikpolitiska utredning överlämnade följande uttalande: "a) Uppdelningen i en affärsbane- och en trafiksvag del av järnvägsnätet skall icke i fortsättningen ligga till grund för bedömning av nedläggningsärenden. Vägledande i sådana ärenden skall vara sociala, närings- och regionalpolitiska aspekter, som också utgör grundvalen för omfattningen av ekonomiska insatser för trafikens upprätthållande, nedläggning eller utvidgning, b) Frågan om taxepolitikens roll för att öka de kollektiva transportmedlens utnyttjande, främst den spårbundna trafiken, behandlas med förtur, och skyndsamt förslag lämnas om en kraftig taxesänkning, med beaktande av den i vpk-motionen 1973:479 aktualiserade tanken om länsbolag och taxesystem av typ 50-kort, som även nyligen aktualiserats av regeringen, c) Bilismens framtida roll bör bli föremål för en särskild utredning och planering. Ett program utarbetas för den tunga lastbilstrafikens överförande till järnvägarna genom skilda restriktiva åtgärder (bestämmelser om lastfordons längds begränsning till 18 meter, förbud mot tung trafik över helger och veckoslut etc., d) Frågan om sjö- och kanalfartens utnyttjande för godstransporter tas upp till prövning, varvid även frågan om statliga investeringar i fartygs- och isbrytarverksamhet blir föremål för överväganden," 2. att regeringen hos den trafikpolitiska utredningen hemställde att med förtur gripa ur och framlägga förslag för ställningstagande, även av försökskaraktär, innan utredningen i sin helhet fullbordat sitt arbete,

1974:1439 av herr Lothigius m. fl. (m) vari föreslagits att riksdagen hos Kungl. Maj:t hemställde om 1. utredning om förutsättningarna för framtida omfattande användning av höghastighetståg, 2. studier om huruvida någon form av luftkuddetågssystem motsvarade de tekniska och ekonomiska krav som borde ställas på den framtida förbindelsen Malmö-Saltholm-Köpenhamn,

1974:1440 av herr Lothigius m. fl. (m) vari, såvitt nu var i fråga (punkterna B 4-6), föreslagits att riksdagen B. hos Kungl. Maj:t hemställde om 4. kartläggning av den under drivmedelsransoneringen ökade kollektivtrafiken, 5. försök på vissa av SJ:s bandelar med reducerade taxor, 6. snarast möjliga införande av s. k. automatiskt tågstopp i enlighet med vad i motionen anförts samt

1974:1444 av herr Nordgren m. fl. (m) vari föreslagits att riksdagen hemställde hos Kungl. Maj:t om en temporär nedsättning av SJ:s biljettpriser för resor till och från Norrland.

Utskottet hemställde

1. att riksdagen skulle dels med tillkännagivande av vad utskottet

anfört hos Kungl. Maj:t begära att motionerna 1974:119 i vad avsåg yrkandet 1 och 1974:315 överlämnades till den trafikpolitiska utredningen för dess överväganden i berörda frågor, dels avslå motionen 1974:1429,

2. att riksdagen skulle avslå motionen 1974:502,
3. att riksdagen skulle
 - a. avslå motionen 1974:173,
 - b. avslå motionen 1974:1077,
 - c. avslå motionen 1974:788,
4. att riksdagen skulle
 - a. i anledning av motionen 1974:796 som sin mening ge Kungl. Maj:t till känna vad utskottet anfört rörande införande av transitotarif på Trondheimsleden m. m.,
 - b. avslå motionen 1974:1092,
 - c. dels i anledning av motionen 1974:1067 som sin mening ge Kungl. Maj:t till känna vad utskottet anfört om att rivningstillståndet för bandelen Vika-Sågen borde återkallas, dels hos Kungl. Maj:t begära att motionerna 1974:231, 1974:504, 1974:1084 och 1974:1089 i vad avsåg yrkandet 1 samt 1974:1424 överlämnades till trafikplaneringsutredningen och den trafikpolitiska utredningen för deras överväganden av de i motionerna upptagna frågorna,
5. att riksdagen i anledning av motionerna 1974:123, 1974:309, yrkandet 1, 1974:313, yrkandet 1, 1974:479, 1974:499, 1974:783, 1974:790, 1974:1071, 1974:1089, yrkandet 2, 1974:1413, 1974:1439, yrkandet 1, 1974:1440, yrkandet 5, och 1974:1444 som sin mening skulle ge Kungl. Maj:t till känna vad utskottet anfört rörande SJ:s verksamhet samt dess investerings- och taxepolitik m. m.,
6. att riksdagen skulle
 - a. avslå motionen 1974:774,
 - b. avslå motionen 1974:1440, yrkandet 6,
 - c. avslå motionen 1974:492,
7. att riksdagen skulle
 - a. avslå motionen 1974:122,
 - b. avslå motionen 1974:787,
 - c. avslå motionen 1974:309, yrkandet 2,
8. att riksdagen i anledning av motionerna 1974:307, 1974:500 och 1974:501 som sin mening skulle ge Kungl. Maj:t till känna vad utskottet anfört rörande breddning av bandelen Sandbäckshult-Berga,
9. att riksdagen skulle
 - a. avslå motionen 1974:480,
 - b. avslå motionen 1974:791,
 - c. avslå motionen 1974:491,
 - d. avslå motionen 1974:1083,
10. att riksdagen skulle avslå motionen 1974:1414,
11. att riksdagen skulle
 - a. avslå motionen 1974:314,
 - b. avslå motionen 1974:1440, yrkandet 4,
 - c. avslå motionen 1974:1439, yrkandet 2,
12. att riksdagen skulle avslå motionerna 1974:490 och 1974:789.

Reservationer hade avgivits

1. beträffande vidgade direktiv till den trafikpolitiska utredningen, m. m. av herrar Mellqvist, Lindahl i Lidingö, Hjorth, Hugosson, Rosqvist och Östrand (samtliga s) som ansett att utskottet under 1 bort hemställa, att riksdagen skulle avslå motionerna 1974:119 i vad avsåg yrkandet 1, 1974:315 och 1974:1429,

2. beträffande vidgade direktiv till den trafikpolitiska utredningen, m. m. av herr Magnusson i Kristinehamn (vpk) som ansett att utskottet under 1 bort hemställa,

att riksdagen med avslag på motionerna 1974:119 i vad avsåg yrkandet 1 och 1974:315 samt i anledning av motionen 1974:1429 som sin mening skulle ge Kungl. Maj:t till känna vad reservanten anført rörande de i sistnämnda motion upptagna frågorna om trafikpolitikens utformning m. m.,

3. beträffande järnvägsfrågor i övrigt samt taxefrågor m. m. av herrar Mellqvist, Lindahl i Lidingö, Hjorth, Hugosson, Rosqvist och Östrand (samtliga s) som ansett att utskottet under 5 bort hemställa,

att riksdagen skulle avslå motionerna 1974:123, 1974:309, yrkandet 1, 1974:313, yrkandet 1, 1974:479, 1974:499, 1974:783, 1974:790, 1974:1071, 1974:1089, yrkandet 2, 1974:1413, 1974:1439, yrkandet 1, 1974:1440, yrkandet 5, och 1974:1444,

4. beträffande järnvägsfrågor i övrigt samt taxefrågor m. m. av herr Magnusson i Kristinehamn (vpk) som ansett att utskottet under 5 bort hemställa,

att riksdagen skulle

a. avslå motionerna 1974:123, 1974:309, yrkandet 1, 1974:313, yrkandet 1, 1974:479, 1974:499, 1974:783, 1974:790, 1974:1071, 1974:1439, yrkandet 1, 1974:1440, yrkandet 5, och 1974:1444,

b. i anledning av motionerna 1974:1089, yrkandet 2, och 1974:1413 som sin mening ge Kungl. Maj:t till känna vad reservanten anført rörande omedelbara åtgärder för upprustning av inlandsbanan resp. avskaffande av den s. k. snittaxan,

5. beträffande järnvägsfrågor i övrigt samt taxefrågor m. m. (i vad avsåg Nordmark-Klarälvens järnväg) av herr Magnusson i Kristinehamn (vpk) som ansett att utskottet under 9 b bort hemställa,

att riksdagen skulle med bifall till motionen 1974:791 hos Kungl. Maj:t hemställa om en utredning om möjligheterna till ett överförande av Nordmark-Klarälvens järnväg i statens ägo.

Herr MELLQVIST (s):

Herr talman! Ingen behöver ifrågasätta att intresset för trafikfrågorna på något sätt skulle vara i avtagande bland riksdagens ledamöter. Det utskottsbetänkande som nu skall behandlas bygger på inte mindre än 42 motioner, som tar upp olika synpunkter som sammanfaller med vad vi lägger in i begreppet trafikpolitik. Utskottet har inte, med undantag för vissa motioner, kunnat enas i sin hemställan. Detta har i sin tur medfört

att vi från den socialdemokratiska sidan i en reservation framfört vår uppfattning om de problem som sammanhänger med trafikpolitiken.

De borgerliga partierna, som har majoritet i utskottet, har från sina utgångspunkter formulerat utskottets skrivning.

Som vi ser det förefaller det något egendomligt att dessa partier, som är företrädare med framträdande ledamöter i den trafikpolitiska utredningen, inte har kunnat låta sina representanter få framföra sina uppfattningar i de delbetänkanden som utredningen har att avlämna under hand. Av någon anledning kräver nu majoriteten att en hel del åtgärder skall vidtas innan utredningen är klar med sitt ställningstagande. Från borgerligt håll visar man upp en iver i dessa frågor som gränsar nästan till det otroliga. Här radar man upp såväl principiella som kortsiktiga lösningar av trafikfrågorna. Vad dessa åtgärder skall dra för kostnader och hur de skall finansieras, överlåter man åt andra att syssla med och dra försorg om.

Det är ganska märkligt att utskottet skriver: "Utskottet konstaterar att de för utredningen meddelade direktiven i väsentliga delar innebär ett tillgodoseende av de synpunkter som motionsledes framförts." Men så låter man sig inte nöja med detta utan kräver olika åtgärder, som jag skall något uppehålla mig vid.

Men innan dess skall jag övergå till att säga något om den reservation som är fogad till utskottets hemställan. Det torde vara känt för riksdagen att det pågår ett omfattande trafikpolitiskt utvecklingsarbete här i landet. Detta arbete är inriktat såväl på själva utvecklingen av trafikplaneringen som på en anpassning och omprövning av de trafikpolitiska instrumenten. Det är inte minst omvandlingen inom näringslivet, befolknings- och bebyggelseutvecklingen, som helt naturligt har ställt ökade krav på transportsektorn då det gäller såväl person- som godstransporter.

Mot denna bakgrund är det angeläget att få tillgång till en mera övergripande trafikplanering som inrymmer samtliga trafikgrenar. På uppdrag av regeringen är samtliga länsstyrelser i full verksamhet att genomföra en regional trafikplanering som skall vara avslutad under hösten innevarande år. Genom detta omfattande arbete får vi för första gången en kartläggning av den nuvarande transportförsörjningen som inkluderar trafikplaneringar, transportsystem och transportströmmar. Därefter får vi ett underlag för att bättre kunna bestämma vad som för olika regioner lämpligen kan läggas in i begreppet en tillfredsställande transportförsörjning. När det gäller persontrafiken utarbetas förslag till regionala stomlinjenät, som genom att utnyttja järnvägs- och bussförbindelser på ett, som vi utgår ifrån, samhällsekonomiskt riktigt sätt skall kunna tillgodose allmänhetens resebehov.

Vi vill från reservanternas sida understryka den stora trafikpolitiska betydelse vi tillmäter det planeringsarbete som nu utförs. Härigenom får man ett bättre underlag till och ökade möjligheter för en regional anpassning och näringsanpassning till hela transportsektorn. Inom persontrafikområdet kommer detta att ge förutsättningar för en klart förbättrad regional kollektiv trafik, där såväl järnvägens som landsvägens möjligheter bättre skall kunna tillvaratas. Sådana förbättringar är mycket angelägna för att ge alla de medborgare som inte disponerar eget fordon tillgång till

Fredagen den
17 maj 1974

*Den statliga trafik-
politiken, m. m.*

en vidare arbets- och servicemarknad. Därigenom erhåller också, som vi hoppas, personbilisterna ett alternativ, som i någon mån kan dämpa bilismens tryck på vår samhällsmiljö.

Vår principiella uppfattning om trafikpolitiken sammanfaller med de direktiv som den transportpolitiska utredningen skall arbeta efter. En av de mera centrala frågorna är spørsmålet om det trafikpolitiska kostnadsansvarets utformning och tillämpning. Därutöver har utredningen enligt sina tilläggsdirektiv att fullfölja vägstudsutredningens arbete i vad det gäller att bestämma vägtrafikens kostnadsansvar och dess fördelning på olika grupper av trafikanter. Särskild uppmärksamhet skall ägnas åt järnvägstrafiken och dess möjligheter att utvecklas i olika sammanhang. SJ:s taxepolitik skall också bli föremål för ingående prövning och om möjligt behandlas i ett delbetänkande, som inte minst kommunikationsministern har beställt till den 1 juli 1975. En annan väsentlig fråga rör SJ:s trafiksvaga bandelar och SJ:s separatedovisning, som också skall prövas av utredningen. Slutligen har utredningen att ägna uppmärksamhet åt godstrafiken på landsväg och dess möjligheter att utvecklas i mera sunda och balanserade former.

Jag har här i korthet redogjört för de uppgifter som den trafikpolitiska utredningen har fått sig anförtrodda. Mot denna bakgrund förefaller det något märkligt att man i motionerna 119 och 315 tar upp sådana spørsmål som utredningen har att brottas med. När det gäller kravet på riksomfattande trafikförsörjningsplaner är väl detta redan tillgodosett genom den hela landet omfattande regionala trafikplanering som nu pågår. Kravet på förankring av det regionala trafikplaneringsarbetet är enligt vårt sätt att se i högsta grad uppfyllt genom att ansvaret härför åvilar länsstyrelserna och i och med det länsstyrelsernas lekmannastyrelser och genom att arbetet kontinuerligt under hela planeringsprocessen bedrivs i nära samverkan med kommuner -- självfallet -- landsting, trafikföretag och näringsliv.

Inom godstrafikplanerna eftersträvas en rationell utbyggnad av gods- trafiksystemet, en ändamålsenlig lokalisering av trafikaneläggningar och terminaler, vilket tillgodoser det motionsvis framförda önskemålet om förbättrade betingelser för inte minst de s. k. kombinerade transporter. Enligt motionen 119 önskas att ett särskilt organ under kommunikationsdepartementet skall tillskapas för den trafikpolitiska samordningen, som man säger. Vi ställer då från vår sida frågan om inte regeringen och kommunikationsdepartementet är ett sådant centralt organ. Vad är det egentligen som motionärerna är ute efter? Vill man tillskapa något slags dubbelkommando eller är det något annat i den stilen som ligger bakom de inte alltför klara synpunkter som motionsledes har framförts i det sammanhanget? I samma motion har tagits upp frågan om kostnadsansvarets utformning, ett spørsmål som enligt vår uppfattning helt ligger inom ramen för utredningen.

Vidare har i motionerna luftfartens roll i trafikförsörjningen tagits upp. Denna fråga kommer självfallet också att behandlas av utredningen i anslutning till det trafikpolitiska kostnadsansvaret. När det gäller sjöfarten har regeringen som bekant på riksdagens begäran lämnat trafikpolitiska utredningen tilläggsdirektiv som ger utredningen möjlighet

Fredagen den
17 maj 1974

*Den statliga trafik-
politiken, m. m.*

att ta upp frågor som över huvud kan bli aktuella inom detta speciella område.

I vår reservation har vi kraftigt understrukit den principiella betydelsen av de uppgifter som redan ålagts trafikpolitiska utredningen. Om man, som vi framhåller i reservationen, är intresserad av att få en lösning på alla de problem som är av så stor betydelse för den fortsatta trafikpolitiken, är det som vi ser det helt enkelt nödvändigt att den största restriktivitet iakttas i fråga om ytterligare uppgifter för utredningen. Vi reserverar vill gärna understryka att om man inte besinnar detta enkla faktum är det uteslutet att utredningen inom rimlig tid över huvud taget kan fullfölja sitt arbete.

Under avsnittet Järnvägsfrågor i övrigt samt taxefrågor för utskottsmajoriteten fram synpunkter som vi reserverar icke kan ansluta oss till. Från vår sida vill vi understryka den stora betydelse som järnvägstrafiken har och även framdeles kommer att få när det gäller att tillgodose transportbehoven på såväl person- som godssidan. Inte minst erfarenheterna från trafikplaneringsarbetet visar klart järnvägens styrka i fråga om transporter av mass- och styckegods samt och inte minst i fråga om vagnslasttrafik inom olika trafikregioner. Inom persontrafiken har SJ en stark expansion i relationer med någorlunda betydande trafikunderlag.

För att göra det möjligt för SJ att följa upp olika utvecklingsmöjligheter har också anslagen under senare år ökats. Riksdagen har välvilligt ställt sig bakom departementschefens förslag, och SJ:s investeringsram har räknats upp med drygt 70 miljoner kronor till 422 miljoner kronor för det kommande budgetåret. Härtill kommer de 75 miljonerna i extra medelstilldelning under hösten 1973 för främst lok- och vagnanskaffning. Det kan också erinras om de betydande ansträngningar som under senare år gjorts för att successivt anpassa SJ:s verksamhet till de krav som SJ:s kunder kan ställa. En förnyelse har skett av den rullande materielen så att den bättre svarar mot en ändrad lastteknik och nya transportbehov. Delar av bannätet har som bekant rustats upp för att medge ökad snabbhet och därmed ökad bekvämlighet. Betydande investeringar har gjorts i tekniskt väl utrustade terminalanläggningar. Olika åtgärder har vidtagits för att förbättra servicenivån inom persontrafiken. Rent allmänt kan konstateras att betydande och fortlöpande insatser gjorts för att rationalisera och anpassa SJ:s administrativa och tekniska organisation så att den svarar mot utvecklingens krav.

Det är självfallet av allmänt intresse att SJ även i fortsättningen – med utnyttjande av de ökade resurser som ställs till förfogande – också vidtar energiska åtgärder för att öka företagets möjligheter att hävda sig marknadsmässigt.

Enligt vår åsikt ankommer det på SJ:s ledning att vidta de successiva anpassnings- och utvecklingsåtgärderna i driftmässigt, tekniskt och kommersiellt hänseende. I utskottsmajoritetens skrivning framhålls bl. a.: ”F. n. är i olika avseenden inte SJ:s transportservice av den kvalitet som kunderna kräver. Det gäller inte minst företagets möjligheter att hålla eller ingå bindande avtal om transporttider. Förtroendet för transportföretaget måste på den punkten vara orubbligt inom ett näringsliv där även ett kort driftsstopp kan vålla stora kostnadsökningar.”

Fredagen den
17 maj 1974

*Den statliga trafik-
politiken, m. m.*

Detta uppfattar vi reservanter som en hård och långt ifrån berättigad kritik mot SJ-ledningens sätt att sköta de olika uppgifter som åvilar företaget som sådant, närmast mot den styrelse som handlägger dessa uppgifter. Vi vill tillbakavisa dessa synpunkter. Även om det självfallet finns en hel del uppgifter som SJ måste lösa inom den närmaste tiden — och jag vill framhålla att man är fullt sysselsatt med att nå fram till sådana lösningar — kan vi inte instämma i dessa kritiska synpunkter på SJ-ledningens sätt att sköta på företaget ankommande åligganden. Vi hävdar att SJ har att i sin fortlöpande långtidsplanering samordna kapacitets-, drifts- och marknadsåtgärder med bedömningen av investeringsbehoven. Reservanterna har den uppfattningen att inte heller detta kan utan allvarliga skadeverkningar för SJ läggas på, som utskottsmajoriteten skriver, en särskild utredning.

Slutligen vill vi framhålla angelägenheten av att SJ genom en försöksverksamhet i olika former prövar möjligheterna att öka attraktiviteten hos den spårbundna trafiken. Detta senare kan ske genom en utveckling av tåg-bilgodstransporter, genom olika rabattformer inom persontrafiken och genom lämpliga former av chartertrafik, som ett alternativ till vissa slag av långlinjetrafik med buss. Men detta är frågor som det naturligen i första hand ankommer på SJ självt att ta ställning till.

Med det anförda ber jag att få yrka bifall till reservationerna 1 och 3 vid trafikutskottets betänkande nr 8.

Herr MAGNUSSON i Kristinehamn (vpk):

Herr talman! Vad vi från vpk i våra trafikpolitiska motioner, bl. a. i motionen 1429 till detta års riksdag, i grund och botten har efterlyst är en trafikpolitik som i större utsträckning tar hänsyn till jämlikhetsfrågorna än vad den nuvarande trafikpolitiken gjort. Bakom detta ligger nämligen en helt annan filosofi, som baseras på ett marknadstänkande, vilket inneburit att marknaden eller efterfrågan skulle styra trafikplaneringen. Om bara det pris som togs för varje transport täckte kostnaderna för transporten och trafikföretagen sökte maximera sin vinst, så var man tydligen övertygad om att vi automatiskt skulle få en tillfredsställande transportstandard till lägsta möjliga kostnad. För att marknaden skulle fungera gällde det dock att skapa förutsättningar för "konkurrens på lika villkor" mellan olika trafikföretag. Ju mer konkurrens, desto mer tillfredsställande transportstandard var tanken.

I detta marknadstänkande har en hel rad faktorer, som borde beaktas i ett trafikpolitiskt sammanhang, kommit att spela en underordnad roll. Grupper av människor, vars behov och intressen av tillfredsställande transportförsörjning också borde ha kunnat göra sig gällande, har helt kommit i skymundan. Nu börjar vi bli alltmer på det klara med att trafikpolitiska åtgärder måste sättas in för att motverka den regionala obalansen och att människor som på grund av ålder eller av andra skäl inte har velat eller kunnat skaffa sig bil också måste få ställa krav på samhället när det gäller trafikpolitiska åtgärder.

Helt naturligt kommer här hela frågan om bilismens utveckling in i bilden. Jag har framhållit många gånger förut, men det förtjänar att

återupprepas, att för oerhört många människor i vårt land har möjligheten till ett bilnehav varit en källa till glädje och förströelse, för att inte tala om den rent praktiska betydelse den haft. Men bilismens snabba expansion, som möjliggjorts av den förda trafikpolitiken, har ju också i väldigt hög grad bidragit till att befordra de brister som finns i den nuvarande trafikpolitiken, sedd ur ett jämlikhetsperspektiv. Allting har planerats för bilismens expansion, men för de billösa har kommunikationerna samtidigt blivit sämre och sämre. Samhället har inrättat sig efter bilismen och dess rörlighet. Den lilla, nära butiken läggs ned, medan storbutiken eller stormarknaden, som ligger i utkanten av tätorterna, blomstrar. Sjukvården centraliseras till stora anläggningar, som hämtar patienter från väldiga omland. Det är bara några exempel.

I trafikpolitiken är det faktiskt ett dilemma att bilen, som för den enskilde kan ha så stor attraktivitet, i många fall får väldigt negativa effekter när den förekommer i stort antal och på begränsade utrymmen, t. ex. i tätorternas centra. Vi har därför i vår motion talat om att man nu måste få en planering *av* bilismen i stället för en planering *för* bilismen och menar då självfallet att bilismen måste ses i ett trafikpolitiskt helhetsperspektiv, där dess för- och nackdelar beaktas. Jag förutsätter att den trafikpolitiska utredningen kan bli i tillfälle att komma in på sådana bedömningar.

Frågan om den fria konkurrensen på lika villkor är också värd sitt särskilda kapitel. Tolkningen av detta begrepp är ju att statsmakterna skall se till att varje transport skall belastas med just sin samhällsekonomiska kostnad. På basis av detta skulle det då vara fritt fram att konkurrera. Knuten är bara att man ännu inte lyckats åstadkomma dessa lika villkor för varje trafikgren. Något adekvat kostnadsansvar för bilismen har man t. ex. inte lyckats få fram, trots att en utredning arbetat med frågan i åtskilliga år. Den frågan har nu hänskjutits till den trafikpolitiska utredningen, men jag måste erkänna min skepsis när det gäller utredningens möjligheter att lösa densamma. I utredningsdirektiven finns emellertid möjligheten antydd till en ändrad utformning av kostnadsansvaret. Man kanske skulle kunna tänka sig en gemensam kostnadsansvarighet för alla trafikgrenar och att man inom denna ram kunde åstadkomma den samordning och planering som helt enkelt måste komma i stället för de principer som hittills varit vägledande för trafikpolitiken.

I en trafikpolitik baserad på fri konkurrens skall ju planeringen styras av efterfrågan — eller rättare sagt av den efterfrågan som kan anses vara lönsam. Någon reglerande planering skall egentligen inte tolereras, utan planerarnas uppgift är att tillgodose den efterfrågan som kan konstateras. Vi menar däremot att en ny trafikpolitik fordrar ett kraftigt inslag av reglerande planering. En medveten viljeinriktning måste till, där de trafikpolitiska åtgärderna inordnas i ett långsiktigt perspektiv. Därvid är det självklart att samordning mellan olika trafikslag måste vara ett medel att åstadkomma både ett bättre fungerande och ett billigare transportsystem. En trafikpolitik grundad på samordning och planering är alltså vad vi eftersträvar. En sådan skulle också kunna ta de sociala hänsyn som

behövs för att jämlikhetsfrågorna i detta avseende kan anses bli tillgodosedda.

Vi har den här veckan haft en regionalpolitisk debatt där den s. k. regionala obalansen var en het fråga. Alla partier tycks mer eller mindre vara på det klara med att särskilt 1960-talets utveckling varit på tok; förslagen till åtgärder för att komma till rätta med problemen varierar däremot. Från vårt partis sida förespråkar vi en politisk styrning av företag och investeringar i syfte att skapa regional balans. En samhälls-ekonomisk syn på trafikapparaten utveckling blir även mot den bakgrunden ett allt starkare krav. Frågan om järnvägarnas roll i en planmässig utveckling av trafiken aktualiseras också i hög grad.

I detta sammanhang ifrågasättes i ökad utsträckning kravet på företagsekonomisk lönsamhet för SJ. Även begreppet "lönsamma och olönsamma bandelar" blir alltmer ifrågasatt, inte minst i en situation då de bandelar som med gängse beräkningsgrunder betraktas som "olönsamma" utvidgas att omfatta relativt trafikstarka bandelar. Riksdagsrevisorerna har ju t. ex. framhållit att uppdelningen av det totala järnvägsnätet i ett lönsamt och ett olönsamt nät kommit att bli alltmer konstlad. I revisorernas skrivelse uttalas också tvivel på riktigheten i att använda en trafiksvag bandels driftunderskott som enda kriterium på att trafiken på bandelen bör läggas ned. Vi har från vår sida i tidigare motioner i riksdagen kritiserat formerna för undersökning och redovisning av de trafiksvaga bandelarna. Nedläggningen av en bandel måste enligt vår mening värderas från samhällsekonomisk synpunkt, och därvid måste effekten av järnvägsnedläggelsen som sådan för den berörda bygden beaktas. Vi har föreslagit sociologiska undersökningar av just detta problem.

Det finns också i detta sammanhang anledning att starkt ifrågasätta de hittills tillämpade kalkylmetoderna. Det är obestridligt att trafikomfattningen på järnvägarna kan ha varierande volym och intensitet på olika avsnitt, men om man ser dessa avsnitt som integrerande delar i totalverksamheten kan de försvaras. Ta t. ex. en bandels matareffeekt. Om denna försvinner i och med nedläggning av trafik, tenderar trafiken på en anslutande bandel – som kanske hittills legat strax över lönsamhetsgränsen – att också den bli olönsam. Sistnämnda bandels underlag blir hotat, vilket i sin tur ställer frågan om nedläggning även på denna, osv.

Om man dessutom vidgar perspektivet och söker se järnvägstrafiken i ett totalt ekonomiskt sammanhang, beräkna dess lönsamhet med beaktande av dess samhällsekonomiska fördelar och givetvis även alternativa transportmedels sociala nackdelar, så står det klart att de gängse beräkningsgrunderna är historiska kvarlevor och bör ersättas av nya kalkylmetoder där just de samhällsekonomiska aspekterna ger utslag.

I ett sådant resonemang kommer frågan om inlandsbanans framtid in. Vi har i utskottet behandlat flera motioner där en upprustning av den banan föreslagits. Jag står själv som huvudmotionär för motionen 1974:231, som yrkar att riksdagen hos regeringen hemställer om snar utredning och förslag till åtgärder för att förstärka inlandsbanans kapacitet i syfte att utveckla person- och godstrafiken. Bakom det yrkandet står det faktum att inlandsbanan fortfarande utgör en ryggrad

för det ekonomiska och kulturella livet i det norrländska inlandet – det inland som vi politiker i så många andra sammanhang säger oss vilja ömma för. Att inlandsbanan tillmätts stor betydelse för inlandet är inte minst den lokala aktivitet till förmån för dess bevarande, som uppstått längs hela denna banas sträckning, en bekräftelse på. Där har t. ex. växt upp aktionsgrupper som har stöd hos befolkningen längs banan – i de politiska partierna, i skolorna, i fackföreningarna, bland kommunal-männen och bland köpmännen. En facklig kommitté för banans bevarande har bildats bland järnvägsmännen – den kallas Järnvägs-männens samarbetskommitté för inlandsbanan. Representanter för kommunerna från Kristinehamn i söder till Gällivare i norr har diskuterat vad som kan göras för att på ett bättre sätt utnyttja banan.

I motionerna har också framhållits vikten av att standarden på vissa av bibanorna förbättras. Speciellt är det på bandelen Hoting–Forsmo som det kan anses angeläget att vidta förbättringsåtgärder. Bandelen tillåter bara 16 tons axeltryck, och det har krävts att standarden skall höjas till 18 tons axeltryck för att ge möjlighet till effektivare transporter.

De här motionerna har annars i stort behandlats positivt av utskottet, och utskottet har kunnat enas om att de i motionerna upptagna frågorna bör kunna prövas i anslutning till det utredningsarbete som den trafikpolitiska utredningen har att fullgöra. Materialet anses därvid kunna erhållas från trafikplaneringsutredningen, den regionala trafikplaneringen och statens järnvägars planeringsarbete. Motionerna överlämnas till trafikpolitiska utredningen och trafikplaneringsutredningen för vidare överväganden.

Men i diskussionerna kring inlandsbanan har man inte bara sett frågan om upprustningen i ett långsiktigt perspektiv utan också betonat nödvändigheten av omedelbara åtgärder för att förbättra banstandarden, få fram nya motorvagnar, få till stånd ändrade och snabbare tidtabeller för att förbättra servicen osv. Detta har betonats särskilt starkt från Järnvägsmännens samarbetskommittés sida. Det har också betonats i vår motion. I motionen 1089 har frågan om de omedelbara åtgärderna framförts i ett konkret yrkande, vilket jag i min reservation nr 4 i konsekvensens namn anslutit mig till.

En annan fråga som behandlas i min reservation är den s. k. snittaxan. Där har jag vid utskottets behandling velat ha en starkare skrivning, och en sådan finns också i min reservation. Jag vill poängtera att kravet på snittaxans borttagande framförs mycket starkt bl. a. av Statsanställdas förbund.

I den socialdemokratiska reservationen nr 3 har man skrivit mycket positivt i och för sig kring frågan om de omedelbara åtgärderna för inlandsbanans upprustning men har ändå avstyrkt motionsyrkandet i det avseendet. Det gäller också frågan om snittaxan. Detta kommer naturligtvis att få konsekvenser i voteringen här.

I min reservation sägs vidare att det framstår som alltmera klart att järnvägarna även i framtiden måste spela en betydande roll för både gods- och persontransporter. Också miljöhänsyn och trafiksäkerhetsskäl gör det nödvändigt att den rälsbundna trafiken stimuleras. Och mot bakgrund av framlagda prognoser beträffande trafikutvecklingen, om denna skulle få

Fredagen den
17 maj 1974

*Den statliga trafik-
politiken, m. m.*

fortsätta utan att styrningsåtgärder vidtas, och mot bakgrund av det ökande transportarbetet över huvud taget kan det sannerligen inte anses vara uttryck för nostalgi att hävda en sådan ståndpunkt.

De långa och tunga transportererna på landsväg kommer här i blickpunkten, och i det sammanhanget vill jag understryka vårt krav på ett program för överförande av tung trafik från landsväg till järnväg. Vi anser situationen i hög grad aktuell för utarbetandet av ett sådant. Detta kunde innehålla förslag om sänkning av fordonslängden till 18 meter, förbud mot tung trafik över helger och veckoslut, förbud mot transport på bil av vissa skrymmande och tunga godsslag samt inskränkning av långtradartrafiken där goda möjligheter till utnyttjande av järnväg föreligger.

I anslutning till detta har det givetvis sin betydelse om järnvägarnas konkurrenskraft kan förstärkas. Inte minst är det angeläget att SJ kan ges möjligheter till ökande investeringar i den rullande materielen och även till förnyelse av denna materiel. Vi motionerade i januari om ökat anslag till rullande materiel och hade också tillfredsställelsen uppleva att utskott och kammare var eniga om att behovet fanns. Frågan om SJ:s möjligheter att hävda sig marknadsmässigt hör till de frågor som den trafikpolitiska utredningen arbetar med. Och frågan om utformningen av SJ:s taxor skall också behandlas i detta perspektiv. Vi menar emellertid från vpk:s sida att det är viktigt att radikala åtgärder vidtas beträffande SJ:s taxor för att stimulera till ökat tågresande. SJ har ju haft försöksverksamhet med sänkta priser men har därvid funnit att det inte företagsekonomiskt lönat sig. Vid sådana försök bör man emellertid enligt vår uppfattning lägga vikt vid frågan om i vilken omfattning SJ tillförs nya resande. Man borde dock, inte minst mot bakgrund av situationen när det gäller energiförsörjningen, nu företa en kraftig generell sänkning av SJ:s taxor. En sådan sänkning borde då inte vara av kortvarig karaktär utan framstå som en ny och varaktig giv från SJ:s sida.

Herr talman! I reservationen 2 tar jag något upp sjöfartens roll i trafikpolitiken. Kostnadsmässigt kan sjötransporter vara att föredra - även från energisynpunkt - jämfört med lastbiltransporter. Men den frågan kommer ju också att behandlas av den trafikpolitiska utredningen. I reservationen pekas dessutom på att samhället har för liten del i rederinäringen. En ökad statlig satsning är önskvärd på detta område. Statliga företag har tvingats chartra privata båtar för statliga industriers räkning, och därför bör lämpligt tonnage anskaffas för statens räkning.

Slutligen, herr talman, vill jag också säga några ord om reservationen 5 rörande överföring av Nordmark-Klarälvens järnväg i statens ägo. Järnvägen ägs av Uddeholmsbolaget och har när det gäller godssidan haft till huvudsaklig uppgift att klara bolagets transporter. Men järnvägen har tidigare också haft stor betydelse i persontrafikhänseende, särskilt på linjen Hagfors-Karlstad. Denna trafik lades emellertid ned för tio år sedan. Efter hand har det sedan växt fram en opinion mot detta, och bl. a. har de berörda kommunerna begärt att persontrafiken skall återupptas. Banan går genom de relativt stora bruksorterna Hagfors, Munkfors, Deje och Forshaga ned till Karlstad. Den hade tidigare stor betydelse som godstransportör även för andra företag och enskilda, vilket

förhållande emellertid upphörde i samband med persontrafikens nedläggning. Enligt motionärernas uppfattning skulle ett upprustat NKLJ betyda mycket för en regionalpolitisk satsning på norra Värmland. Av den anledningen, och för att få till stånd en rationell samordning med SJ-trafiken, bör SJ överta NKLJ och införliva järnvägen med det övriga järnvägsnätet.

Herr talman! Jag yrkar bifall till reservationerna 2, 4 och 5 till utskottets betänkande.

Herr SVEN GUSTAFSON i Göteborg (fp):

Herr talman! I trafikutskottet har det i år inte varit så många konfrontationer mellan partierna. Anledningen till detta är till en del att vi ofta behandlar frågor där ideologiska skiljelinjer inte är avgörande för behandlingen. En annan anledning har varit att det i utskottet finns ett stort intresse för diskussion i sakfrågor men mindre intresse för partipolitiskt manövrerande. Men självfallet har också det parlamentariska läget spelat en stor roll när det gäller förutsättningarna för att nå samlande lösningar. Utskottets vice ordförande pekade i sitt anförande på att oppositionspartierna har majoritet i utskottet, och detta plus det förhållandet att lotten är en nyckfull faktor gör att samtliga partier är mycket angelägna om att undersöka möjligheterna för lösningar med breda majoriteter.

Jag har roat mig med att gå igenom trafikutskottets betänkanden förra året och i år och se efter på vilka punkter utskottet på grundval av motioner har kommit fram till enhälliga beslut. Då har jag inte tagit med s. k. välvilliga skrivningar och inte heller sådana fall där departementschefen redan i statsverkspropositionen har tagit hänsyn till tidigare förslag från oppositionen. Jag har enbart tagit med sådana beslut i utskottet som riksdagen sedan har ställt sig bakom och redovisat till Kungl. Maj:t. Då har jag funnit att utskottet i år har fattat 17 sådana beslut mot 3 förra året. Flera av dessa 17 beslut har gällt viktiga saker. Jag har nämnt sådana beslut i samband med tidigare debatter och skall här inte ange några exempel. Men jag är övertygad om att vi genom dessa beslut har fått en bättre trafikpolitik här i landet än vi eljest skulle ha fått.

Jag har under utskottsbehandlingen inte gjort någon hemlighet av att jag strävat efter att få till stånd en samskrivning också när det gäller trafikpolitikens allmänna utformning. Inte därför att jag skulle mena att partierna är överens när det gäller principerna för trafikpolitiken – varje parti har sitt trafikpolitiska program, och där finns skiljaktigheter. Anledningen till att jag hade förhoppningar om att vi inte skulle driva fram till en lottsituation i denna fråga är att vi *numera* är överens om att vi behöver en ny trafikpolitik i landet. Dessutom har kommunikationsministern begärt av de tunga utredningarna att de redan nästa år skall lägga fram förslag som skall kunna fungera som underlag för viktiga trafikpolitiska beslut. Och dessutom är ju allmänna riktlinjer inte särskilt väl ägnade för lottningsförfaranden i riksdagen.

Till en början såg det ut som om det skulle kunna bli konfrontationer på en 8–10 punkter, men vi har kunnat förena oss på flera av dem och redovisar nu oenighet endast på två punkter.

Det vi har kommit överens om tycker jag är angelägna och viktiga saker. Herr Magnusson i Kristinehamn har just berört inlandsbanan, och även ostkustbanan är med i det sammanhanget. Vi har kommit överens om att de motioner som rör dessa punkter bör överlämnas till trafikpolitiska utredningen och trafikplaneringsutredningen, för att de skall kunna ta dem i beaktande vid sina överläggningar. Vi har också uppnått enighet när det gäller Trondheimsleden. Jag är också mycket tillfreds med att vi har kunnat enas i frågan om breddning av bandelen Sandbäckshult-Berga. Jag ser många riksdagsledamöter från de trakterna antecknade på talarlistan. Jag är säker på att de delar den tillfredsställelsen.

Oenigheten gäller dels frågan om trafikpolitikens allmänna utformning, dels frågan, vilka omedelbara åtgärder som kan vidtas för att stärka SJ:s konkurrenskraft.

I fråga om trafikpolitikens allmänna inriktning redovisar socialdemokraterna en fem sidor lång reservation. Reservationen är faktiskt en sida längre än majoritetsutlåtandet på denna punkt. När man ser denna långa reservation - reservanterna behöver fem sidor för att tala om att de har andra uppfattningar än utskottsmajoriteten har - skulle man kunna tro att det föreligger en enorm oenighet på denna punkt. Men så är det inte. Skillnaderna i ståndpunkter skulle ha kunnat redovisas på några rader.

Varför har man då avgivit denna långa reservation? Ja, reservanterna, som inte har någon större vana vid att vara reserver, tyckte väl att det var intressant att uppträda som kriorättare. Man tyckte bl. a. inte om att utskottet hade börjat med att kommentera motionerna. Det tyckte man inte var lämpligt. Vi har följt den praxis som vi alltid har i utskottet: Har vi en proposition till behandling börjar vi med att kommentera propositionen. Har vi endast motioner till behandling börjar vi med att kommentera motionerna och kommer sedan med våra synpunkter.

Men det förhållandet kan ju inte rimligen vara anledning att besvära kammaren med en så lång reservation. Sanningen är helt enkelt den att man på socialdemokratiskt håll hade beslutat sig för att till varje pris ha en reservation. Under många sammanträden, både i utskottet och i en liten delegation som vi hade, kom socialdemokraterna inte med ett enda förslag till alternativ skrivning i detta avsnitt. Innehållet i reservationen fick vi reda på först när den hade avlämnats och sedan vi utan alltför ingående stilistiska studier hade kunnat konstatera att inspirationen till den huvudsakligen kommit, inte från det här huset utan från ett annat hus inte så långt härifrån.

Vi trodde då att det var meningen att man skulle blåsa till strid i trafikpolitiken, att man tyckte att trafikpolitiken var ett lämpligt slagfält för en partipolitisk konfrontation. Det tyckte vi gick något emot de signaler som hade hissats från kommunikationsministerns sida, där vi hade trott oss märka en vilja att försöka få breda och samlande lösningar i trafikpolitiken. Men sedan jag hört trafikutskottets vice ordförandes inlägg här, som framfördes i ett lugnt tonläge, vågar jag uttrycka förhoppningen att det skall vara möjligt att också i fortsättningen finna utgångspunkter för samlande lösningar.

Givetvis kan man säga att båda parter - om man nu skall försöka

skriva sig samman – måste göra tillmötesgåenden, och majoriteten har sträckt sig mycket långt i det hänseendet. Vi har t. ex. väckt motioner från vårt håll, där det begärs vidgade direktiv till den trafikpolitiska utredningen – bl. a. att utredningen skulle ta upp luftfartspolitikerna och att den skulle få mer preciserade direktiv i fråga om sjöfarten. Vi har inte fört fram de förslagen till votering i dag – inte därför att vi på något sätt skulle ha ändrat uppfattning i dessa frågor. Vi säger i vårt majoritetsbetänkande att luftfartens trafikuppgifter i förhållande till andra näringsgrenar kan förväntas närmare behandlas av trafikplaneringsutredningen och kommer att tas upp i den trafikpolitiska utredningen. Vi säger att såväl inrikesflygets pris- och taxefrågor som luftfartsfrågorna i deras helhet bör bli föremål för särskild utredning. Anledningen till att vi inte driver frågan just i detta sammanhang är att kommunikationsministern – som jag nyss nämnde – avser att de stora utredningarna på det trafikpolitiska området skall framlägga betänkanden nästa år som underlag för ett trafikpolitiskt ställningstagande och att nya direktiv skulle kunna försena arbetet i denna etapp. Vi har tagit hänsyn till detta. Däremot anser vi det vara angeläget att motionerna överlämnas till trafikpolitiska utredningen för att övervägas i samband med utredningsarbetet.

Där har vi alltså det tillmötesgående som visats från vår sida. Men denna rimliga begäran har reservanterna inte kunnat gå med på. De begär blankt avslag på motionerna. Därmed anser de tydligen att dessa motioner inte innehåller något som helst av värde för utredningen. Det tycker jag är egendomligt. Nu säger utskottets vice ordförande att de partier som står bakom motionerna kunde ha bett sina representanter i utredningen att framlägga dessa synpunkter. Det innebär alltså att riksdagen inte skall ha någon uppfattning i trafikpolitiken. Enskilda riksdagsledamöter skall kunna ha det om de blir insatta i en utredning, men riksdagen skall inte redovisa någon uppfattning. Om reservanternas förslag bifalles innebär det att riksdagen säger ifrån: Vi har ingen uppfattning för närvarande om hur trafikpolitiken skall utformas i det här landet!

Vad är det då som reservanterna anser vara så värdelöst att det inte bör beaktas av den trafikpolitiska utredningen? Jag skall ta några exempel från folkpartiets motion. Andra talare kommer att nämna andra förslag, och jag vill redan nu säga att från vårt håll herr Sellgren kommer att gå närmare in på järnvägsfrågorna. Det är visserligen sant att direktiven redan har tagit hänsyn till viktiga folkpartiförslag som framförts tidigare, men det är *ett* förhållande som har blivit aktuellt sedan direktiven skrevs, och det är förvissningen om att vi måste spara på energitillgångarna på ett helt annat sätt än vi gjort tidigare. Vi har därför begärt att den trafikpolitiska utredningen skall arbeta med den utgångspunkten att vi behöver en energisnål trafik. Vad kan det kan ha för konsekvenser? Ja, bl. a. måste vi ändra litet på bedömningen av relationerna mellan olika trafikmedel. Om vi vet att en järnvägstransport kräver dubbelt så mycket energi som en sjötransport och att en vägtransport kräver dubbelt så mycket energi som en järnvägstransport, måste ju detta tas med i den samhällsekonomiska transportkalkylen. Det

Fredagen den
17 maj 1974

*Den statliga trafik-
politiken, m. m.*

blir då t. ex. motiverat att ha särskilda biltåg som kan transportera personbilar på de långa sträckorna medan passagerarna sitter på tåget. Sedan är det bara att köra ner bilen från tåget och fortsätta resan med bil på den kortare sträckan. Detsamma gäller godstransporterna – vi har särskilt understrukt det i vår motion – och att man gör försök med s. k. piggy-backsystem, som innebär att lastenheterna på de långa sträckorna transporteras per järnväg sedan fortsättes på väg så att man på det sättet får integrerade transporter. Vi behöver inte bara en integrerad trafikpolitik utan också en integrerad trafikteknik.

Bilismen har berörts i det här sammanhanget av herr Magnusson i Kristinehamn.

Jag tycker det är glädjande att en tillnyktring skett på detta område, så att samhället inte längre blir privatbilens fånge. Jag har många gånger sagt att privatbilen är det kanske mest frihetsfrämjande och jämlikhets-skapande instrument vi har och att man unnar varje hushåll att ha tillgång till en bil. Men de prognoser som tidigare gjorts över bilinnehavet i det här landet har utgått från att man skulle komma in i det amerikanska systemet, med två eller tre bilar per hushåll. Man hade sä sent som 1970 den uppfattningen – så sent som 1972 t. o. m., tror jag – att antalet privatbilar skulle stiga från 2 miljoner år 1970 till 4 miljoner år 1980 och alltså fördubblas. Jag sade redan då att vi inte har råd med detta i vårt land. Det skulle komma att skapa trafikstockningar i städerna, ställa orimliga krav på trafikmaskineriet, vålla negativa miljöeffekter, och nu har vi fått ytterligare det argumentet, att vi inte har tillräckligt med bensin för det. Det är därför ett hälsotecken att man undan för undan har justerat ner de här prognoserna, från 4 miljoner till 3,8 miljoner, från 3,8 miljoner till 3,5 och från 3,5 till 3,2 miljoner. Jag tror det är angeläget att föra en realistisk politik, där kollektiva trafikmedel och där också cykeln blir alternativa fortskaffningsmedel, på kortare sträckor inte minst, även i städerna. Det är därför angeläget att anordna cykelbanor och cykelvägar i städerna.

Vi har också frågan om inrikesflyget, där den energisnåla trafikpolitiken kanske kommer att få den största betydelsen. Vi har tidigare, t. ex. när det gällt om man skall flyga eller åka tåg mellan Göteborg och Stockholm, mellan Stockholm och Malmö osv., resonerat utifrån tidsvinst, priser och sådana saker och inte tagit hänsyn till belastningen på våra energitillgångar. Men om man nu vet att det går åt nio gånger mera energi för att befordra en passagerare med flyg än med snabbtåg, och om man vet att det redan nu är tekniskt möjligt att sätta in snabbtåg som går mellan Göteborg och Stockholm på två och en halv timmar i stället för på fyra timmar, som nu är den snabbaste restiden, blir det ytterligare en stimulans att forcera fram ett snabbtåg som avverkar sträckan Göteborg–Stockholm på två och en halv timmar. Det skulle göra järnvägen oerhört konkurrenskraftig gentemot flyget, och det skulle dessutom innebära en riktigare avvägning när det gäller energiförbrukning.

Men de socialdemokratiska reservanterna tycker att detta inte är någonting som den trafikpolitiska utredningen har anledning att överväga. Det finns ingen anledning, anser de, att överlämna motionerna, som

bl. a. innehåller de här synpunkterna, till utredningen. I detta sammanhang vill jag beklaga att utvecklingen av snabbtågen har försenats i det här landet genom bristande intresse från regeringens håll.

Andra synpunkter gäller målmedvetna åtgärder för att få till stånd integrerade transporter. Varför skulle inte t. ex. transportföretag ha möjligheter att köpa transporttjänster av SJ på vissa sträckor för att i egen regi företa kombinerade transporter? Man bör också pröva frågan om förstärkningar av bannätet för att det skall tillåta högre axeltryck.

Nu har utskottets vice ordförande förklarat att majoriteten är orädd mot SJ när vi säger att SJ bör få större möjligheter att t. ex. utlova garanterade transporttider, och han anser att vi här riktar en mycket hård kritik mot SJ:s styrelse. En av anledningarna till att SJ inte har kunnat vara så effektivt är ju att SJ har fått för litet investeringsmedel. Nu har vi emellertid börjat avhjälpa den bristen genom att riksdagen enhälligt beslutat att ge SJ 30 miljoner kronor mera än vad departementschefen föreslog till investeringar. Men vi tycker att det också finns anledning att se närmare på det här förhållandet. Vid flera tillfällen har vi frågat företagare – på våra resor med trafikutskottet och på trafikkonferenser osv. – varför de inte anlitar järnvägen, när godset är lämpligt att frakta på järnväg och det är en lång transportväg. Varför skall detta köras på bilar? Då säger de: "Om jag sätter godset på en lastbil, vet jag när den kommer fram och jag vet att då är godset framme också. Om jag däremot sätter det på en järnvägsvagn, kan jag riskera att det blir stående på någon rangerbangård i något dygn, och med de stora krav som man nu har på så kort lagerhållning som möjligt innebär ju detta svårigheter." Vi tycker att här bör SJ kunna öka sin konkurrenskraft.

Men, herr talman, ännu mer uppseendeväckande är att det föreligger ytterligare en socialdemokratisk reservation. Den gäller de kortsiktiga åtgärder som SJ kan vidta redan nu, i avvaktan på trafikpolitiska utredningens resultat, för att förbättra SJ:s konkurrenskraft. Reservanterna anser att riksdagen här inte skall ha någon mening – man säger att det ankommer på SJ att ta ställning till dessa saker.

Vi har från folkpartiets sida väckt en motion där vi begär försök med prissänkningar på vissa sträckor, en ökad satsning på snabbtåg, vidgade försök med charterresor på tåg och förbättrad service för passagerarna. Vi upprepar vidare i motionen riksdagens begäran att snittaxan skall tas bort, och vi har framför allt föreslagit att SJ skall åläggas att göra upp ett offensivt investeringsprogram för den närmaste perioden. Bakgrunden härtill är att SJ förra året lade fram ett investeringsprogram för den närmaste tioårsperioden, där man utan vidare accepterade att SJ skulle få en kraftig minskning av sin andel i transportarbetet, där det inte föreslogs ett öre i anslag till nya motorvagnar och där man ställde sig tveksam till snabbtåg. Man redovisade två alternativ – ett enligt vilket man inte skulle kunna få några snabbtåg under den närmaste tioårsperioden.

Vi begär nu att åtgärder skall vidtagas för att omedelbart förbättra SJ:s service. Vi begär också att de av SJ:s generaldirektör aviserade trafikinskränkningarna på *affärsbanenätet* inte skall komma till stånd. På alla dessa punkter har de flesta människor en uppfattning om vad SJ bör göra. Trafikutskottets majoritet har det. Och kommunikationsministern

Fredagen den
17 maj 1974

*Den statliga trafik-
politiken, m. m.*

har det. Han har i ett anförande för inte så länge sedan framfört synpunkter som på punkt efter punkt sammanfaller med de krav som framförts i folkpartimotionen. Men reservanterna vill inte begära något – det är SJ självt som skall ta ställning; riksdagen skall inte ha någon uppfattning alls om hur järnvägspolitiken bör utformas under de närmaste åren. Jag undrar verkligen, herr talman, om statsrådet Norling delar den uppfattningen.

Herr talman! För att kunna satsa på en energisnål trafik och kunna ge ett bra alternativ till privatbilen för t. ex. arbetsresor genom en effektiv kollektiv trafik behövs det ett tekniskt utvecklingsarbete på området. Vi har år efter år sagt att detta arbete, som nu är spritt på en rad olika organ och ute i industrin, bör samordnas, t. ex. i ett bolag för kollektiv trafikteknik. Vi har fortfarande den uppfattningen. Jag hade hoppats att vi här skulle kunna nå enighet om en framställning till regeringen, men det visade sig inte möjligt, och då har utskottet i stället gemensamt skrivit att vi förutsätter att Kungl. Maj:t överväger dessa spörsmål. Om detta mot förmodan inte skulle bli fallet så återkommer vi, inte minst därför att vi anser – tvärt emot vad många människor tidigare gjort – att det kanske just är på järnvägsområdet som man för närvarande har de största möjligheterna till en snabb teknisk utveckling.

Herr talman! Med dessa ord ber jag att få yrka bifall till trafikutskottets hemställan på samtliga punkter.

Herr MELLQVIST (s) kort genmäle:

Herr talman! På några punkter vill jag säga ett par ord i anslutning till vad utskottets ordförande anför.

Han började med att tala om alla de stora insatser som gjorts, inte minst från hans sida, för att i utskottet nå en samskrivning angående trafikpolitiken. Det var i alla fall så, herr Sven Gustafson i Göteborg, att det första utkast som presenterades för oss var skrivet uteslutande på de borgerliga motionerna. Det skulle alltså tjäna som underlag för denna samskrivning. Även det andra utkast som presenterades byggde på precis samma underlag. Självfallet fanns det mot den bakgrunden knappast förutsättningar att nå den av herr ordföranden så efterlängtdade samskrivningen. Vi har en annan uppfattning än den som redovisats i folkpartiets och centerpartiets partimotioner, och det är vår uppfattning vi har gett uttryck för.

Sedan gjorde herr Gustafson gällande att vi till varje pris måste ha fram en reservation. Det påståendet får stå för herr Gustafson själv. Vi tillåter oss att ha vår uppfattning angående trafikpolitiken.

Vidare gjorde sig herr Gustafson skyldig till en kolossal insinuation när han sade att denna reservation är inspirerad från ett annat hus. Det innebär alltså att de socialdemokratiska ledamöterna i trafikutskottet inte har några som helst förutsättningar att själva på ett papper skriva ned vad de tycker och tänker utan måste – med herr Gustafsons ord – gå till ett annat hus för att få hjälp, stöd och uppmuntran när det gäller att sätta på pränt vad de anser vara riktigt och rimligt. Jag tycker att det var en mycket hård insinuation från herr Gustafson. Jag skall inte fortsätta på den vägen, men det skulle vara mycket lätt att också tala om varifrån

inte minst herr Sven Gustafson i Göteborg och de intressen han företräder hämtar sin inspiration, om herr Gustafson nu över huvud taget är så inspirerad som han vill göra gällande.

Riksdagen får inte ha någon uppfattning, säger herr Sven Gustafson i Göteborg om vår ståndpunkt, utan de parlamentariskt valda ledamöterna i utredningen skall där föra fram sin syn. Vi tycker att det ligger mycket i vad vad vi säger, att det ni framför i era motioner sammanfaller med direktiven till den trafikpolitiska utredningen. Varför inte låta den utredningen arbeta och komma fram med förslag, i synnerhet som den fått i uppdrag sedan länge att lägga fram delbetänkanden i vissa avsnitt?

Jag skulle avslutningsvis vilja säga något om en herr Sven Gustafson i Göteborg mycket närstående tidning som har tagit upp dessa frågor. Där sägs: "Den borgerliga delen av riksdagens trafikutskott kräver en bättre service på SJ och vill ha sänkta biljettpriser. Den socialdemokratiska delen av utskottet är däremot inte alls med på noterna. SJ bör lämnas i fred." Ja, vi har den uppfattningen att SJ bör lämnas i fred därför att SJ och dess ledning har till uppgift att tillvarata de synpunkter som sammanhänger med transportområdet. Det har SJ gjort, och den senaste tidens utveckling ger belägg för att man har lyckats över förväntan. Jag tror inte det behövs några pekpinningar från folkpartiets sida här.

Herr MAGNUSSON i Kristinehamn (vpk) kort genmäle:

Herr talman! Jag är inte riktigt på det klara med om herr Sven Gustafson i Göteborg räknade in mig när han talade om reservanterna. Men jag skulle också vilja ge uttryck för den uppfattningen att om man inom ett utskott eftersträvar en gemensam skrivning bör man väl försöka ta med i bilden de motioner som föreligger till behandling. Nu var ju den skrivning som presenterades baserad på de motioner som hade lämnats från centern och folkpartiet, och det föreföll mig mycket svårt, inte minst med tanke på att i vår motion hade utvecklats synpunkter som principiellt avvek en hel del från vad som sades i de borgerliga motionerna, att gå med på en sådan gemensam skrivning.

När det gäller de reservationer som behandlar järnvägsfrågorna håller jag med herr Mellqvist om att man kanske bör undvika att alltför mycket i detalj peka ut vad SJ i olika avseenden bör företa sig. Jag vill inte säga annat än att också vi från vårt håll tar upp SJ:s politik till behandling, men vi försöker göra det från mer principiella utgångspunkter och tar upp vad vi anser viktigt i ett större trafikpolitiskt sammanhang. I utskottets skrivning finns många formuleringar och förslag som griper in i saker som det ligger inom SJ:s eget område att klara av, vilket också herr Mellqvist sade. Det är bl. a. mot den bakgrunden som andra reservationen från mig har kommit till.

Herr SVEN GUSTAFSON i Göteborg (fp) kort genmäle:

Herr talman! Låt mig först säga att jag anser att de socialdemokratiska ledamöterna i trafikutskottet har mycket goda förutsättningar att själva skriva reservationer. Det var ju inte det saken gällde.

Det jag sade var att jag har eftersträvat en gemensam skrivning, och det antal sammanträden vi hade i utskottet och i lilla delegationen

Fredagen den
17 maj 1974

*Den statliga trafik-
politiken, m. m.*

understryker detta faktum, likaså att vi gjorde – som jag har redovisat här – betydande tillmötesgåenden när det gällde våra egna förslag. Dessutom kom det under hela den tid vi diskuterade ärendet inga som helst socialdemokratiska förslag till en alternativ skrivning, utan man ville ha en reservation.

Jag har ingen större anledning att här ytterligare diskutera vad som hände och inte hände i utskottet. Vi har haft ett utomordentligt gott samarbete där hittills i år och jag är säker på att det kommer att fortsätta.

En intressant fråga är huruvida riksdagen bör ha någon uppfattning om vad SJ skulle kunna göra under den närmaste tiden för att förbättra sin service och förstärka sin konkurrenskraft. Där säger utskottets vice ordförande att SJ inte behöver några pekpinnar från folkpartiets sida, och han menar tydligen: inte heller från riksdagens sida. Men riksdagen har ju tidigare gjort uttalanden om 67-kortet, om snittaxan och även när det gäller andra områden.

I utskottet har samtliga partier i gott samförstånd avstyrkt en del motioner som önskat detaljbestämmelser för SJ. Det har vi sagt nej till i utskottet och menar att det är inte riksdagens sak att utfärda sådana bestämmelser. Att däremot ange riktlinjer för vad SJ skulle kunna göra anser vi att riksdagen har inte bara möjlighet utan också skyldighet till. Därför tycker jag det är egendomligt att de socialdemokratiska reservanterna inbjuder riksdagen till att säga att riksdagen för närvarande inte skulle ha någon som helst uppfattning i trafikpolitiska frågor. Om man har det får man alltså stödja utskottsmajoriteten.

Herr MELLQVIST (s) kort genmäle:

Herr talman! Trafikpolitiska utredningen, herr Sven Gustafson i Göteborg, är ju ett uttryck för att riksdagen har en uppfattning. Det är de frågor som har diskuterats här i riksdagen under senare tid som bildar underlag för de direktiv departementschefen utfärdade när han tillsatte denna inte bara parlamentariska utredning – också företrädare för näringslivet och intresseorganisationer finns med där. Vi har ju fört fram synpunkter under årens lopp som resulterat i denna utredning. Låt då utredningen, där alla riksdagens partier är företrädare, i lugn och ro få arbeta och komma fram till resultat som kanske också – vi får hoppas det – kan tillfredsställa herr Sven Gustafson något så när.

Slutligen, herr Gustafson, när har ni på utskottssammanträden redovisat de reservationer som ni tänkt avlämna? De reservationerna har vi också fått ta del av först när de varit färdiga. De har sällan varit föremål för någon diskussion på utskottssammanträde, utan vi har fått ta del av dem i tryck efter hand.

Herr SVEN GUSTAFSON i Göteborg (fp) kort genmäle:

Herr talman! Det är väl självklart att jag inte avsåg reservationernas utformning. Men när man från majoritetens sida lägger fram en skrivning om allmänna riktlinjer och vill försöka komma fram till en gemensam linje och det inte framkommer några alternativa förslag till skrivningar, då drar man de slutsatser som jag nämnde.

Det är klart att riksdagen har uttryckt synpunkter på trafikpolitiken.

Jag sade ju i mitt anförande att de direktiv som den trafikpolitiska utredningen har fått i stor utsträckning återspeglar de förslag som framkommit i riksdagen. Men vad jag också sade var att riksdagen *nu* enligt reservanternas skrivning inte har någon uppfattning utöver den som man tidigare gett till känna. Det tycker jag är en brist, när det föreligger en ny situation genom energikrisen och det även har kommit fram andra synpunkter, t. ex. i fråga om SJ, som det är rimligt att riksdagen har en uppfattning om.

Herr DAHLGREN (c):

Herr talman! Trafikpolitiken har under senare år varit föremål för en intensiv debatt. Det är naturligt eftersom trafikpolitikens utformning i så hög grad inverkar på både näringslivet och den enskilda människans möjligheter att resa. Till detta kommer att de trafiksäkerhets- och miljöpolitiska aspekterna måste spela stor roll vid utformandet av trafikpolitiken.

Det är mot denna bakgrund självklart att trafikpolitiken är en sektor som engagerar människorna i gemen. Debatten har ju också under senare tid dessutom fått en ny aspekt genom energikrisen. När därför trafikutskottets betänkande nr 8 i dag behandlas av riksdagen beklagar jag liksom utskottets ordförande att utskottet inte har kunnat enas i denna viktiga fråga. Det är så mycket mer beklagligt som trafikutskottet under våren har visat en mycket god samarbetsförmåga och vilja att lösa kontroversiella frågor på ett som jag tycker förtjänstfullt sätt. Utskottets ordförande har här gjort ett mycket gott arbete.

De socialdemokratiska reservationerna vid detta utskottsbetänkande präglas av en mycket stor förnöjsamhet i fråga om den nuvarande trafikpolitiken och de utredningar som pågår. Förnöjsamheten är faktiskt så stor att man ibland undrar om de socialdemokratiska ledamöterna i trafikutskottet inte har observerat den intensiva trafikpolitiska debatt som förs utanför det här huset.

Reservanterna har ingen förståelse för de krav som förts fram i motioner och som ligger till grund för trafikutskottets betänkande. De anser att den trafikpolitiska utredningens direktiv är fullkomliga. Utvidgningar av direktiven skulle minska "tilltron till att en verklig vilja finns att inom rimlig tid uppnå några resultat".

Vi kan vara överens om att den trafikpolitiska utredningen bör arbeta skyndsamt, men det är minst lika viktigt att dess arbetsresultat skall leda fram till en bättre trafikpolitik och då behöver utredningen enligt vår uppfattning vissa tilläggsdirektiv.

I samarbetsviljans tecken har vi gått så långt att vi gett avkall på kraven i våra motioner om tilläggsdirektiv till TPU och i stället överlämnar vi dem nu till TPU för övervägande. Det gäller bl. a. samordningen mellan olika trafikgrenar. Det är en sak som bör ankomma på regeringen och kommunikationsdepartementet, hävdar reservanterna. Jag vill till det säga att erfarenheterna visar väl att man inte har lyckats särskilt bra utan att det i stället finns anledning att låta utredningen se över formerna för samordningen. Jag vill emellertid redan nu framhålla för herr Mellqvist att något dubbelkommando är det inte fråga om. Det

yttersta ansvaret måste alltid åvila departementet. Men nog finns det intressanta exempel i andra länder, bl. a. Canada, på hur man kan skapa ett samrådsorgan som är effektivt ur planerings- och prioritetssynpunkt. Om herr Mellqvist erinrar sig motionen 119 och vad som står på s. 4 i den om en sådan här samordning, borde hans oro vara stillad.

Utskottsmajoriteten uttalar vidare i anledning av motionskrav att trafikpolitiken också måste ses ur energisynpunkt. Trafikpolitiken måste syfta till att nå en god trafikförsörjning med så låg energiförbrukning som möjligt, och det gör att särskild vikt måste läggas vid kollektivtrafiken. Det är rimligt att utredningen också tar in dessa aspekter i sin bedömning.

Man får det intrycket att reservanterna anser att riksdagen så litet som möjligt skall lägga sig i trafikpolitiken. Det intrycket efterlämnar särskilt den andra socialdemokratiska reservationen, där den uppfattningen framkommer att SJ så långt möjligt bör lämnas att sköta sig självt utan några direktiv från riksdagen.

Vi kan väl vara överens om att SJ är ett affärsdrivande verk och skall skötas från den förutsättningen. Men det måste ändå vara riksdagen och enskilda riksdagsmän obetaget att uttala meningar och önskemål om hur SJ skall utforma sin politik. Sedan återstår det för riksdagen att betala de tjänster som riksdagen beställer av SJ. Men frågor som rör SJ:s samordning av kapacitets-, drifts- och marknadsåtgärder med bedömningen av investeringsbehovet kan inte enligt reservationen 2 "utan allvarliga skadeverkningar för SJ läggas på en särskild utredning".

Det är väl också uppfattningen att riksdagen skall förhålla sig passiv som föranleder socialdemokraterna att reservera sig mot kravet på ett klaggörande uttalande om statsmakternas avsikt att tilldela järnvägarna en mera betydande roll i den framtida transportförsörjningen. Utskottsmajoriteten framhåller däremot: "Redan nu måste sägas ifrån att avsikten är att i allt väsentligt och på längre sikt behålla exempelvis de järnvägslinjer vilka SJ i skrivelse till Kungl. Maj:t den 17 november 1972 särskilt omnämnt och begärt eventuella taxehöjningar på. I annat fall hindras en långsiktig industriell och regionalpolitisk planering." Jag vill stryka under det uttalandet. Utskottsmajoriteten framhåller vidare:

"För att nå en önskvärd utveckling av framför allt transporterna över längre avstånd måste statens järnvägars konkurrenskraft förstärkas. F. n. är i olika avseenden inte SJ:s transportservice av den kvalitet som kunderna kräver. Det gäller inte minst företagets möjligheter att hålla eller ingå bindande avtal om transporttider. Förtroendet för transportföretaget måste på den punkten vara orubbligt inom ett näringsliv där även ett kort driftstopp kan vålla stora kostnadsökningar."

Delta uttalande har reservanterna inte ansett sig kunna gå med på. Jag beklagar att enighet inte har kunnat uppnås, eftersom trafikpolitiken är en så väsentlig fråga för samhällsutvecklingen.

Jag har också uppfattat kommunikationsministerns framträdande i den trafikpolitiska debatten under våren som präglad av en önskan och en vilja att lösa de trafikpolitiska problemen under en stor politisk enighet, och det tycker jag är bra. Den socialdemokratiska reservationen ger tyvärr ett motsatt intryck.

Herr talman! Andra talare från centerpartiet kommer senare under debatten att ta upp övriga delar i utskottsbetänkandet, och jag vill därför nu sluta med att ställa en fråga till statsrådet. Jag har uppmärksammat att statsrådet Norling själv praktiskt upplevt i vilket dåligt skick många vägar befinner sig i vårt land med hänsyn till sin betydelse och trafikmängd och att statsrådet efter en lastbilsfärd på riksväg 40 och i Borås har lovat att medverka till en snabbare vägutbyggnad. Frågan om en snabbare vägutbyggnad sammanhänger med anslagstilldelningen. Riksdagen har i år under vissa förutsättningar tillfört vägverket 200 miljoner kronor extra. Denna anslagshöjning gäller budgetåret 1974/75 och för vägverkets del verksamhetsåret 1975. Under verksamhetsåret 1974 är det med nuvarande anslagstilldelning omöjligt att göra utvidgningar av vägbyggnadsprogrammet. I verkligheten finns det en uppenbar risk för inskränkning och ett försämrat vägunderhåll med fortsatt kapitalförstöring som följd.

Enligt hemställan till kommunikationsdepartementet den 10 april detta år har vägverket anhållit om täckande av kostnadsökningar, förorsakade av energikrisen, med dels 80 miljoner kronor för drift av allmänna vägar, dels 83 miljoner kronor för byggande av allmänna vägar – tillsammans en summa av 163 miljoner kronor. Vägverket har mig veterligt fortfarande inte fått något svar.

Vi är överens om att vägarna är en betydelsefull del i trafikpolitiken. Statsrådet upplever själv det stora behovet och har gjort ett uttalande om att man bör bygga snabbare. Jag vill då ställa frågan: Kommer statsrådet att se till, att vägverkets väg- och driftprogram för 1974 kan fullföljas utan inskränkningar och arbetsbortfall, och alltså bevilja tilläggsanslaget på 163 miljoner kronor?

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

Herr MELLQVIST (s) kort genmäle:

Herr talman! Givetvis skall inte riksdagen vara passiv i något avseende, inte heller när det gäller transportfrågor och trafikproblem. Men man skulle väl i alla fall kunna visa en viss moderation, man skulle väl kunna ge både utredningen och SJ sådan arbetsro att de skall kunna genomföra de åtgärder som de nu håller på med.

Trafikpolitiska utredningen har de mera långsiktiga och principiella frågorna att lösa, och det kan ta sin tid. Däremot har vi enligt önskemål från departementschefen fått en kort tid på oss för att klara taxorna – fram till den 1 juli 1975. SJ är inne i en febril verksamhet på alla områden, det kan inte ha undgått herr Dahlgren.

Låt SJ och dess ledning få en viss arbetsro för att utforma just de åtgärder som man nu är i full färd med att ta fram! Låt också trafikpolitiska utredningen få någon form av arbetsro i stället för att bara lasta på utredningen nya uppgifter! Till slut kanske varken SJ eller utredningen orkar bära alla de synpunkter och förhoppningar som kommer fram.

Vi har lyckats väl med att skapa samförstånd i många frågor inom utskottet, och jag hoppas att vi skall kunna göra det även i fortsättningen. Men det är väl i alla fall så, herr Dahlgren, att det här med lotteri

lockar litet grand, och därför skriver utskottsmajoriteten så som den gör för att om möjligt vålla den socialdemokratiska delen av riksdagen och framför allt regeringen ett nederlag. Man talar om samförståndslösningar, men man har kanske inte här själv medverkat till den samförstånds lösning som från alla partiers synpunkt hade varit önskvärd.

Herr DAHLGREN (c) kort genmäle:

Herr talman! Det är bra, herr Mellqvist, att vi nu är överens om att riksdagen skall ha synpunkter på de här frågorna.

I vad gäller samförståndet och en eventuell önskan att det skulle gå till lottdragning vill jag säga, att om utskottsmajoriteten hade haft den baktanken hade betänkandet varit skrivet på ett annat sätt. Då hade vi exempelvis haft kvar de direkta motionskraven på en utvidgning av direktiven. Så är det inte nu.

Jag vill bara tillägga, herr talman, att när det gäller att störa SJ i dess arbete tror jag att det finns andra som mer än jag har stört SJ:s arbetsro.

Herr MELLQVIST (s) kort genmäle:

Herr talman! Det var ju en ambition, inte minst hos utskottets ordförande, att vi skulle få så få reservationer som möjligt, och det var vi från vår sida mycket angelägna att understryka. Detta har, som herr Sven Gustafson i Göteborg också sade i sin inledning, lett till att det i dag föreligger få reservationer. Vi kunde självfallet från båda hållen ha fått många fler. Men man hade alltså denna ambition, och även det kan väl sägas vara ett uttryck för att det trots allt fanns samförstånd inom utskottet.

Herr LOTHIGIUS (m):

Herr talman! Jag har funderat på om årets trafikpolitik är värd en mäs sa av någon större omfattning i dag. En rad utredningar – egentligen alldeles för många – arbetar för närvarande, och den stora trafikpolitiska utredningen är tillsatt och har inte mycket mer än börjat samla material för sin fortsatta verksamhet. Moderata samlingspartiet har inte i år lämnat någon partimotion om trafikpolitiken i medvetande om denna situation. Vi ligger något mera still under den tid då trafikpolitiska utredningen är i gång, och jag tror också att det är riktigt.

Men därför får givetvis inte utvecklingen inom trafikarbetet ligga still. Det finns en rad frågor att diskutera. Frågan om omstöpning av 1963 års trafikpolitiska beslut är jag naturligtvis inte särskilt road av att ta upp i dag, eftersom jag själv deltar i trafikpolitiska utredningen. Vi befinner oss alltså i ett mellanår, och därför skall jag försöka fatta mig något så när kort.

Trots att vi befinner oss i ett mellanår har debatten inte legat still hos allmänheten, där man reagerat mot en rad uttalanden och åtgärder, bl. a. från myndigheternas sida. Det är alldeles riktigt, som har framskymtat i den hittillsvarande debatten, att inte minst herr kommunikationsministern och SJ-generalen har medverkat till att denna debatt har hållits i gång på ett ganska salt sätt i vissa sammanhang – ibland på ett ganska egendomligt sätt.

Först vill jag uttala min förvåning över att vi inte i stora stycken har kunnat sammanskriva oss bättre i utskottet än vad vi har gjort – jag har därvidlag samma uppfattning som mina kamrater i folkpartiet och centerpartiet. Det är förvånande inte minst därför att det är ett mellanår och därför att de stora, kontroversiella frågorna är under behandling av utredningen. Jag tycker nästan att det är ett historiskt dokument som i dag läggs fram på riksdagens bord med denna utskottsbehandling och med dessa långa reservationer. När man går igenom det hela, frågar man sig: Vad är egentligen skillnaden?

Låt mig ta upp några punkter i utskottets skrivning som kan vara värda att beakta. I det stycke som börjar på mitten av s. 9 har utskottet gjort en del konstateranden i frågan om vidgade direktiv till den trafikpolitiska utredningen. Jag håller med socialdemokraterna om att det inte är särskilt tilltalande att lämna den trafikpolitiska utredningen en rad ytterligare direktiv. I de direktiv som är skrivna rör man sig på ett väldigt vitt fält. Det kan vara relativt onödigt att ytterligare göra en rad påpekanden med direkta hemställanden om att utredningen skall arbeta med det och det.

Men ändå skulle vi ha kunnat komma överens även på den punkten, för slutet på sagan blev ju ingenting annat än att man beslöt förorda att motionerna skickas till den trafikpolitiska utredningen, så att denna kan se på förslagen och ta hänsyn till dem. Konstigare var det inte. Det kan utredningen också mycket väl göra och det kommer utredningen såvitt jag förstår att göra under alla förhållanden, för det kan vara intressant att veta hur partierna ser på den trafikpolitiska situationen i dag. Det är helt enkelt utredningens uppgift, och då kan jag inte alls förstå varför det inte kunnat bli enighet på denna punkt. Det finns ingen orsak till att vi inte skulle kunna vara eniga härvidlag.

Vidare har vi i utskottsbetänkandet tagit upp luftfartens situation när det gäller taxefrågor och sagt att det vore lämpligt att låta dessa bli föremål för en särskild utredning. Vi har talat om energiförbrukningen, om kollektivtrafikens uppbyggnad, om samordningen mellan olika trafikgrenar och planeringen i det avseendet m. m. Detta ligger ju precis i linje med vad som står skrivet i den socialdemokratiska reservationen. Jag skall inte gå igenom de olika punkterna, som jag faktiskt hade tänkt göra, för det kanske skulle förlänga debatten alltför mycket, och en del av mina kamrater har redan tidigare under diskussionen berört frågorna.

Det är beträffande SJ:s möjligheter att anpassa sig till utvecklingen som kritiken från moderata samlingspartiets sida sätts in, om jag skall ta upp en delfråga, som väl bör vara tillåtet. Ansträngningar har gjorts, som det står i socialdemokraternas reservation, men enligt vårt förmenande har det inte gjorts tillräckliga ansträngningar för att förbättra SJ:s möjligheter, modernisera SJ, tekniskt utveckla SJ osv. Det är bl. a. därför som 1963 års trafikpolitiska beslut har fått uppbära så mycket kritik. Konkurrensen har satts ur spel därför att SJ inte har följt med sin tid. Det är min uppfattning och den vågar jag stå för – den har jag fört fram många gånger tidigare. En rad av de utspel som herr Norling nyligen har gjort om olika aktiviteter hos SJ har vi fört fram för många, många år sedan, och jag skall senare i mitt anförande ta upp detta.

Fredagen den
17 maj 1974

*Den statliga trafik-
politiken, m. m.*

Jag har redan tidigare sagt att vid fullföljandet av 1963 års beslut skulle man genom kapitalinsatser till SJ ha kunnat nollställa vissa järnvägslinjer i förhållande till vägtransporterna. Nu gjorde man inte det, och då kom SJ ohjälpligt efter redan från början. Tekniken på bilsidan har legat så mycket före, rationaliseringarna där har gått så mycket fortare. SJ har inte kunnat anpassa sig efter den väldiga tekniska förändring inom bilindustrin som har skett. Och varför har man inte gjort det på SJ-sidan? Hur som helst har man kommit i det läge som man nu befinner sig i.

Trafiken mellan de stora centra i detta land kunde ha fått en helt annan inriktning, om man tidigare byggt ut snabbtågen, så att det hade blivit en stark konkurrens mellan bilen, flyget och SJ. Vi har talat om hur viktigt det är att människorna snabbt kan nå större centra på förmiddagarna och eftermiddagarna och att tågen under dagen kan stanna vid flera stationer för servicens skull, liksom att godstågen är flitigt i gång på natten med en snabb godstrafik. En sådan utveckling pågår – det erkänner jag – men den utvecklingen har skett alldeles för långsamt.

Tågtrafiken har ju – där tågen går – så oerhört många fördelar framför biltrafiken. Man kan, om utvecklingen blir den rätta och servicen får en riktig utformning, utnyttja tågresan både för arbete och för rekreation. Man har liksom aldrig tänkt på det riktigt. Visserligen har man i SJ haft det som något slags slogan, men man har aldrig genomfört det i praktiken. Varför ger man inte människorna en bättre service? Man har ju tvärtom försämrat den.

För någon tid sedan kom det in en sjöman i den restaurangvagn där jag satt och frågade ungefär – fastän han använde litet starkare ord – vad jag tyckte om den där "förgjorda platen". Den tycker jag inte om, svarade jag. Med den kan man inte bli serverad på ett ordentligt och riktigt sätt. Nej, sade han, jag är bara en fattig sjöman som har rest jorden runt många gånger, men på båtarna har vi åtminstone ordentliga serviser och kan äta på ett mänskligt sätt. Det kan man ju inte göra längre på SJ.

Jag påstår alltså att SJ:s service har försämrats i takt med tiden, när det i stället borde ha varit tvärtom. Jag påstår också att man vid SJ hela tiden har varit negativ i sin trafikpolitik, och det är det som är så beklagligt. Diskussionen borde i stället hela tiden ha varit positiv, därför att det är det allra bästa när det gäller att bygga upp en service.

Efter detta skall jag gå över till den del av reservationerna som handlar om SJ och taxorna. På s. 33 i utskottets betänkande står några rader där utskottet behandlar våra motioner, och jag tycker att det är så värdefullt att jag vill läsa in det i kammarens protokoll. Utskottet skriver: "Vad i det föregående anförts innebär att motionen 1974:313 om åtgärder för att öka SJ:s konkurrenskraft, m. m. bör avslås. Detsamma gäller motionen 1974:309, vari, såvitt nu är i fråga, yrkats att riksdagen hos Kungl. Maj:t anhåller om *sänkning av SJ:s taxor* på vissa i annat sammanhang nära angivna gunder, – – –." Därefter tar utskottet upp frågor rörande de reducerade taxorna och en temporär nedsättning av SJ:s biljettpreiser för resor till och från Norrland. Slutligen tar utskottet också upp frågan om användning av höghastighetståg. Och så avstyrker utskottet samtliga motioner i dessa frågor, trots att socialdemokraterna

vill ha ungefär detsamma som motionärerna. Det var t. ex. inte många dagar sedan kommunikationsministern alldeles riktigt med viss emfas talade om höghastighetstågen som något som kommer. Varför har utskottet då avstyrkt motioner i dessa frågor, så att det har behövt fogas reservationer till utskottets betänkande? Vi hade ju i stället mycket väl kunnat skriva oss samman i de frågorna.

Jag anser att SJ-trafiken kan bli lönsam, speciellt då trafiken mellan större befolkningscentra. I glesbygder kan man av ekonomiska skäl i stället förbättra andra kommunikationer, om man inte har järnväg. Bil, buss och flyg kan användas, och det borde t. o. m. kunna löna sig att subventionera flyget ganska kraftigt i stället för att hålla en olönsam järnvägstrafik uppe i vissa områden. När man går igenom de bandelar som nu trafikeras och frågar sig hur man skall klara problemen, så tror jag att man i en del fall kan subventionera andra trafikmedel ganska kraftigt för att skapa både en bättre transportekonomi och en bättre service för allmänheten. Vidare kan man sätta in bussar med en helt annan service än en rad av de ganska skrangliga fordon som i dag ibland går på våra vägar. Jag har alltså ett starkt intryck av att det inte finns många sakskalet för reservanternas ställningstagande. Det är en demonstration; man vill inte att vi skall vara överens. De har avstyrkt alla våra huvudmotioner med ett allmänt resonemang utan att ange ordentliga sakskalet.

I likhet med herr Sven Gustafson i Göteborg och herr Dahlgren har jag kunnat konstatera att kommunikationsministern gjort en del utomordentligt positiva framträdanden inför allmänheten, särskilt inför näringslivet och transportörerna. Jag tänker på hans ställningstagande när det gäller 24-meterslängderna på fordon för skogstransporter. På den punkten har det rått en viss oenighet här i riksdagen. Den praktiska erfarenheten har här fått tala för att i varje fall i visst sammanhang behålla dessa. Jag tänker på höghastighetstågen som jag talade om. Jag tänker på en satsning på piggy-back-systemet, som jag talade om i riksdagen för många år sedan och som nu tas upp som en nyhet. Det borde ha prövats för länge sedan. Jag tänker på samordningen mellan olika trafikmedel, och jag tänker på det intresse som herr Norling uttalat för transportföretagens rationaliseringsarbete. Allt detta är musik för en moderat trafikpolitiker.

Men så händer något i ett annat sammanhang, i ett annat forum, där det i stället talas om styrning och om den samhällsliga insynen. Vad detta innebär vet vi inte, för det har inte förklarats konkret vad man menar med det.

För mig verkar dessa växlingar – för att nu använda ett bildspråk som kommunikationsministern förstår – som om statsrådet hanterade ett dragspel. Ibland behövs det mycket luft, och då dras det ut. Då är det angeläget att ge omgivningen känslan av frihet och utrymme för många toner i den transportpolitiska debatten. Sedan åker det lika snabbt in, och luften tar slut. Då saknas det utrymme för den praktiska friheten.

Vi som sysslar med näringsfrågor har lagt märke till detta. Jag tror emellertid att statsrådet i praktiken har en trafikpolitisk syn som inte alls avviker så mycket från oppositionens. Reservationerna, som jag förmodar

Fredagen den
17 maj 1974

*Den statliga trafik-
politiken, m. m.*

speglar herr Norlings syn, visar detta. Skillnaden mellan utskottsmajoritet och reservanter är bara att reservanterna avstyrker de borgerligas motioner.

Till sist vill jag påpeka att det nästan är en historisk händelse som inträffat när vi kunnat enas om att föreslå en breddning av Bergabanan mellan Sandbäckshult och Berga. Jag skall inte gå närmare in på det. Jag tror att min partikamrat Schött kommer att ta upp det i debatten.

När jag lyssnade på utskottets värderade vice ordförande förstod jag att han hyste mycket stor tilltro till den genomlysning som håller på att ske genom den regionala trafikplaneringen. Jag tror liksom han och många andra att den har varit av mycket stor betydelse. Men jag vill här också höja ett varnande finger. Det står redan nu klart att man inte kan få ut det önskade resultatet av undersökningarna av godsströmmarna, och det beror helt enkelt på att de informationer man inhämtar från de olika företagen och industrierna avser för kort tid. Man kan inte säga vad som kommer att hända med godsströmmarna i ett område. På den punkten kommer genomlysningen att bli ett stort fiasko. Eftersom det är starka säsongvariationer i godstransporterna kan man inte på en viss tid få ut tillräckligt mycket av detta. Man borde åtminstone förbättra den delen på något sätt, och komplettera den – om det inte är för sent, vilket det kanske är.

Från vårt håll har väckts en partimotion om energiförsörjningsfrågan som också är mycket viktig när det gäller transporterna. Kraven i den motionen har tillgodosetts genom att dessa frågor tagits in i direktiven till utredningen avseende regionalt gällande trafikrabatter. Även om frågan i hela sin omfattning knappast kan behandlas där är vi ändå tillfredsställda med att den tas upp.

Med det anförda, herr talman, har jag åtminstone delvis gått igenom detta utskottsbetänkande, och jag ber att få yrka bifall till utskottets hemställan.

Herr MELLQVIST (s) kort genmäle:

Herr talman! Herr Lothigius började sitt anförande med att tala om ett historiskt dokument. Sedan följde en mäsas, vars innehåll gjorde att man nästan kunde tro att herr Lothigius anslöt sig till den socialdemokratiska uppfattningen. Han talade om att moderaterna inte hade väckt några motioner och att det här är ett mellanår. Man trodde han skulle hamna på den huvudlinje – eller kanske jag skall säga huvudbana – som socialdemokraterna företräder. Men han gick sedan in på ett stickspår, och han framförde självfallet en viss kritik.

Jag är ganska förvånad över herr Lothigius på ett speciellt område. Han sade att det inte har hänt någonting, och han vill ha snabbare förbindelser mellan stora orter. Jag vet inte om herr Lothigius uppehöll sig i Sverige när han sade det, men om det gällde Sverige vill jag påpeka att SJ mycket föredömligt har satt in Östgotapendeln, som går från Mjölby till Stockholm varje timme och passerar orterna Norrköping och Linköping. Jag tror att det kan anses som stora orter efter våra förhållanden. Det sker således faktiskt saker, och därför tycker jag att herr Lothigius var ganska orättvis gentemot SJ när han sade att ingenting

händer och att det återstår mycket att göra.

Han talade vidare om snabbtåg. SJ kör redan med 130 km per timme. Jag vet inte om herr Lothigius vill upp till hastigheter av 500 km per timme; i så fall får han se till att det byggs särskilda banor och också släppa till pengar för det ändamålet – men på den punkten har inte herr Lothigius visat någon större entusiasm.

När det slutligen gäller taxan vill jag framhålla att herr Lothigius har alla möjligheter att jobba fram förslag till nya taxor till den 1 juli nästa år.

Herr MAGNUSSON i Kristinehamn (vpk) kort genmäle:

Herr talman! Här har talats en del om frågor som kan överlämnas till trafikpolitiska utredningen. Såsom ledamot av den vill jag gärna säga några ord.

Jag har också uppfattningen att det inte bara är att lasta på en utredning en mängd frågor som den skall ta upp till behandling. Jag tror att den här utredningens arbete kommer att bli långvarigt nog ändå. Men det är litet skillnad mellan – som mittpartierna föreslår – att överlämna frågor till övervägande inom utredningen och att, som vi föreslagit i vår motion, göra vissa uttalanden som skall tillställas regeringen och utredningen. Varje parti måste ändå under den tid utredningen arbetar ha full rättighet att ge uttryck för sin speciella uppfattning just i de trafikpolitiska frågorna. Jag förstår inte herr Lothigius som säger att han själv avstår från att lägga fram förslag motionsvägen på grund av sitt ledamotskap i utredningen men tydligen har full förståelse för att man från andra partiers sida försöker lasta på utredningen arbete.

Det spörsmål som togs upp när det gäller 24-meterslängden och styrning av trafiken riktade sig mot kommunikationsministern, och jag vill inte ingripa därvidlag. Men jag tror att den liknelse som herr Lothigius gjorde när det gällde dragspelsmusik och luftåtgången i det sammanhanget inte kan gälla moderna typer av dragspel. Jag tycker att det mer påminde om ett gammalt Magdeburgerspel. Jag kan nämna i detta sammanhang att jag i min ungdom spelade saxofon. Det gick åt mycket luft till det också, men den luft som jag eventuellt har kvar från den tiden skulle jag gärna vilja använda till att understryka just behovet av att vi får till stånd en debatt om 24-meterslängden och styrningen av trafiken.

Herr LOTHIGIUS (m) kort genmäle:

Herr talman! Att jag ansåg enigheten vara någonting historiskt berodde på att skrivningarna var så likartade att man egentligen skulle ha behövt förstoringsglas för att se skillnaden. Det var så jag menade när jag talade om ett historiskt dokument.

Jag måste tydligen ha talat mycket otydligt, eftersom den värderade vice ordföranden i trafikutskottet uppfattade det så, att jag skulle ha talat om ett annat land än Sverige. Det är faktiskt Sverige jag har talat om. Min kritik har gällt att verksamheten vid SJ inte är tillräckligt rationell och tekniskt väl framme och att man inte har varit på alerten. Jag har gjort en jämförelse med bilismen och sagt att industrin kunnat

Fredagen den
17 maj 1974

*Den statliga trafik-
politiken, m. m.*

förändra bilen och göra den modern, så att allmänheten i så stor utsträckning har kunnat använda den, samtidigt som SJ inte haft förmåga att modernisera sin teknik i tillräcklig grad.

Med tanke på den standard som vi skryter med att ha i detta land tycker jag att vi borde bedriva någon försöksverksamhet som är jämförbar med den som förekommer i vissa andra länder, t. ex. Japan, Frankrike, Amerika. Jag tycker att vi redan borde projektera på ett helt annat sätt och pröva möjligheterna att t. ex. använda miljövårdande svävertåg, som går fram ovanför marken, så att "den goda jorden" kan odlas ändå. Vi borde ligga längre framme i projekteringen på sådana områden och mera tala om det än vad vi gör för närvarande. Det är där min kritik har satts in.

Jag har velat inskränka mig till detta område. I övrigt tycker jag att man, på grund av att utredning pågår, inte varje år behöver ta upp en stor trafikpolitisk diskussion i alla avseenden. Vårt parti har inte gjort det, eftersom vi nu diskuterar frågorna i en intern utredning.

Herr kommunikationsministern NORLING, som meddelat, att han i samband med behandlingen av detta ärende ämnade besvara

dels i ett sammanhang

herr *Magnussons* i Kristinehamn (vpk) interpellation, nr 13, om främjande av kollektiva trafikmedel,

herr *Sellgrens* (fp) interpellation, nr 19, om sänkning av SJ:s biljettpriser, m. m. samt

herr *Westbergs* i Ljusdal (fp) interpellation, nr 8, om ökning av järnvägstrafikens konkurrenskraft,

samtliga interpellationer framställda den 11 januari,

dels herr *Mellqvists* (s) den 4 april framställda interpellation, nr 68, om samordningsåtgärder beträffande posttrafiken i syfte att spara energi, erhöll ordet och anförde:

Herr talman! Här har redan så många försökt att med olika slag av antydningar och vitsar beteckna den här diskussionens innehåll att jag, herr talman, tar risken att betrakta oppositionens hittillsvarande deltagande i debatten om järnvägen som en ren skendebatt.

Om man menar allvar i en trafikpolitisk debatt kan man inte såsom de borgerliga partierna här vill göra komma ifrån vissa ställningstaganden. Man kan inte, såsom hittills har skett i debatten, gå runt vissa grundläggande frågor förrän denna debatt har nått sitt slut.

Innan jag går in på vissa principiella frågeställningar skall jag något beröra det som hittills har sagts av oppositionens ledamöter. Jag bortser från de insinuationer som herr Sven Gustafson i Göteborg gjorde sig skyldig till visavi majoritetens skrivning respektive reservationerna. Jag betraktar det som ett försök att slingra sig förbi allvaret i debatten att med vad jag nästan betraktar som slag under bältet försöka misskreditera de socialdemokratiska reservationerna. Men det må vara glömt nu.

Vad herr Gustafson i Göteborg märkligt nog hade irriterat sig över var att reservationerna var så långa. Han gjorde alltså en gradskillnad mellan en femsidig majoritetsskrivning och en sexsidig reservation. Det är inte på

det sättet vi skall föra en allvarligt menad trafikpolitisk debatt i riksdagen, utan vi bör snabbt försöka komma in på sakfrågorna. Och när det gäller sakfrågorna har debatten hittills, åtminstone av vad som sagts från oppositionens sida, knappast fört diskussionen om trafikpolitiken framåt.

När man läser majoritetsutlåtandet i trafikutskottet finner man en del ting som det finns anledning att uppehålla sig litet vid. Läsningen av majoritetsskrivningen ger inte någon ökad klarhet om hur man på den borgerliga sidan med ansvar för samhällsekonomin och resursanvändning vill att transportsektorn skall utvecklas. Och hur skall, herr talman, en sådan klarhet kunna skapas när man i ambitionen att bli överens och få en lottningssituation om vår trafikpolitik generöst summerar ihop önskemålen i centerpartiets och folkpartiets motioner och sedan lyckas få med moderaterna, kanske till priset av vissa inlagda skrivningar som starkt påminner om 1963 års trafikpolitik. Sedan håller man fritt från vänsterpartiet kommunisterna genom att utan något verkligt referat av vänsterpartiet kommunisternas partimotion skriva bort den med några snäva vändningar. Centerpartiets och folkpartiets partimotioner skrivs alltså in i majoritetsutlåtandet, och sedan skall detta jämte motioner, tänker man sig, överlämnas till trafikpolitiska utredningen så att den skall få vägledning och stadge i sitt betänkande.

Vad är det då centerpartiet vill att trafikpolitiska utredningen skall beakta? Jo, det är först och främst att trafikpolitiken skall verka för en decentralistisk lokaliserings- och regionalpolitik. Centern har en märklig förmåga att ge vissa vettiga grundtankar en tråkig utformning. När vi exempelvis i direktiven till den trafikpolitiska utredningen talar om samhällets strävan att verka för en balanserad regional- och näringspolitisk utveckling, när vi i direktiven talar om en balanserad befolknings-, bebyggelse- och sysselsättningsutveckling, då talar man inom centern om ett decentralistiskt samhälle. Det är tongångar som ger intryck av att det gamla Svea rike på nytt skall sönderfalla i småriken.

Man talar om att goda kommunikationer till rimliga priser skall erbjudas de enskilda människorna och att näringslivets behov av transporter skall tillgodoses. Det vill jag gärna hålla med om. Trafikpolitiken skall syfta till så låg energiförbrukning som möjligt, säger man. Det är naturligtvis inte heller något fel. Vad jag förstår kommer ändrade prisförutsättningar på energiområdet att slå igenom i ändrade kostnadsrelationer mellan trafikmedlen som automatiskt återverkar på trafikmedlens attraktivitet. Detta kommer sålunda att i olika hänseenden gynna järnvägstrafiken.

Jag vill gärna här ha sagt att med sådana skrivningar som majoriteten har slår man in öppna dörrar. När vi vet att vi inom ett par år från nu får ett avgörande trafikpolitiskt ställningstagande i riksdagen är frågan egentligen bara: Hur många öppna dörrar skall man slå in i avvaktan på den avgörande trafikpolitiska debatt som vi alla hoppas kunna ha om halvtannat år? Vad jag har sagt här har på ett betydande sätt också dokumenterats av trafikutskottets vice ordförande.

Centerns partimotion talar om behovet av en omprövning av trafikpolitiken. Det är förvisso inget nytt. Men sedan finns det en skrivning på s.

Fredagen den
17 maj 1974

*Den statliga trafik-
politiken, m. m.*

10 i majoritetsutlåtandet om trafikpolitikens syfte, som skulle kunnat stå i 1963 års trafikpolitiska motioner. Den första frågan man ställer sig är: Vad är det utskottsmajoriteten vill? Den som läser översta stycket på s. 10 i majoritetsutlåtandet finner en skrivning som absolut hör hemma i 1963 års trafikpolitik. Och den menar man skall kunna utgöra underlag för en ny trafikpolitik. Det är förvirrande. Man måste mena det ena eller det andra – man kan rimligtvis inte mena allt! Min första fråga i denna debatt blir: Vad avses med stycket överst på s. 10 i majoritetsbetänkandet?

Sedan måste man enligt centerpartimotionen ha maximitaxor för resor med tåg och flyg. Hur räkningen till skattebetalarna för den förutfattade meningen kan komma att se ut och hur den kan komma att påverka möjligheterna att tillgodose andra angelägna samhällliga ändamål får man inget besked om. Och hur denna förutfattade mening om den trafikpolitiska målsättningen kan komma att stämma med majoritetens krav på en förutsättningslös prövning av taxesättningen med hänsyn till den fortsatta utformningen av kostnadsansvaret får vi heller inte något svar på. Inte kan man hålla på så här och gå som katten kring en het gröt i varje fråga, bara för att man önskar åstadkomma en viss politisk inriktning av den allmänna debatten kring trafikfrågorna – något annat kan det inte vara tal om – till den dag då vi i denna riksdag definitivt skall besluta om en ny trafikpolitik! Alla partier tycks ju i huvudsak vara eniga om att den nya trafikpolitiken bör beslutas så snart som möjligt. Vad tjänar det då för syfte att i år skriva ett majoritetsbetänkande som bara för den borgerliga enighetens skull måste ta med allt som redan finns och som nu gäller och dessutom allt som man vill skall gälla i framtiden i fråga om trafikpolitiken?

Man talar i majoritetsskrivningen om behovet av trafikförsörjningsplaner, som om man inte visste att det sedan tre år pågår ett hela landet omfattande intensivt regionalt trafikplaneringsarbete. I tre år har vi hållit på med det som man i majoritetsskrivningen säger sig vara intresserad av! Sedan skall herr Sven Gustafson i Göteborg komma och tala om långa reservationer!

Man ger kommunikationsdepartementet en uppsträckning – och det må vara hänt. Men vad är det för uppsträckning som man ger departementet? Jo, man säger att departementet måste ägna större uppmärksamhet åt samordningsfrågorna. Med tanke på att departementet har initierat samordnings- och trafikplaneringsarbetet och sedan helhjärtat engagerat sig i att stödja, främja och följa upp det arbetet gör denna mästrande och efterkloka ton åtminstone på mig ett minst sagt märkligt intryck. Men det må vara att man vill sätta upp en pekpinne mot departementet – jag tar inte illa vid mig av det. Departementet skall, säger man, ägna större uppmärksamhet åt samordningsfrågorna. Men samtidigt vill man ta ifrån departementet dess självklara uppgift genom att tillskapa ett särskilt organ under departementet för trafiksamordning. Är det någon som nu kan hänga med? Man skall ha ett särskilt organ under departementet för samordningen! Den motionsskrivningen har inspirerat majoriteten att begära att trafikpolitiska utredningen skall pröva samordningsfrågorna.

Även folkpartiet har som sagt en partimotion med det tänkvärda innehållet att den bör överlämnas till trafikpolitiska utredningen. Också här talas – ehuru i något lägre röstläge – om bristerna i 1963 års trafikpolitiska beslut. Man talar om behovet av en integrerad trafikpolitik, som tar till vara de olika trafikmedlens specifika förtjänster, och säger att rationaliteten bjuder att de hittills ganska strikta gränserna mellan olika transportsätt sprängs.

Det säger man samtidigt som centerns trafikpolitiska program innehåller kravet – det framförs inte i detta sammanhang – att man skall pröva statliga kreditgarantier till åkeriföretagen. Detta sker samtidigt som man arbetar för järnvägens framtid – nya sträckningar av inlandsbanan, osv.!

Man talar hos folkpartiet om enhetslastteknik och kombinerade transporter som om det var något nytt, nu när hela transportnäringen är inriktad just på detta och när den pågående trafikplaneringen på godstransportsidan syftar till att främja en sådan utveckling.

Man skall bygga fler industrispår. Om detta behöver vi inte ha några delade meningar – huvudsaken är att vi har industrin med oss. Vi skall inte bygga industrispår med mindre än att industrin har behov av dem. Det kanske vi bör ha ett resonemang med industrin om. Det är inte så enkelt, som herr Gustafson och andra tror, att intressera industrin för detta. Vi gör många försök just nu för att få industrin intresserad av industrispårsbyggande. Erfarenheterna hittills, herr Gustafson, är inte alltför goda när det gäller industrins intresse att använda järnvägstransporter till och från sina fabriksanläggningar.

Centerparti- och folkpartimotionärerna vill utreda med luftfarten sammanhängande problem och man vill i folkpartiet ha mer preciserade direktiv om sjöfarten. Majoriteten i utskottet har också förutsatt att luftfarten görs till föremål för särskild utredning. I fråga om sjöfarten gäller att trafikpolitiska utredningen redan tidigare fått tilläggsdirektiv på begäran av riksdagen. Eftersom de direktiven ger utredningen utrymme att i stort sett ta upp vilka sjöfartsproblem som helst så har utskottsmajoriteten insett det orimliga i att begära mer preciserade tilläggsdirektiv, särskilt som någon närmare uppfattning om vad sådana tilläggsdirektiv skulle handla om inte redovisats.

Det räcker inte med detta. Majoriteten har tagit in folkpartiets s. k. järnvägspolitiska program i betänkandet och skrivningen innehåller synpunkter och krav som verkligen är allvarliga med tanke på den omsorg vi rimligen bör ha om vår järnvägstrafik och dess möjligheter att i fortsättningen göra sig gällande på transportmarknaden. Man vill ha s. k. klagörande uttalanden om järnvägens framtida roll, för att undanröja tveksamhet härvidlag. Dessa klagörande uttalanden skall också i närmare angivna hänseenden innefatta deklarerationer om det fortsatta bevarandet av trafiksvaga bandelar. Man vill alltså avskärma sig från möjligheten att framöver – med hänsyn till en trafik- och samhällsekonomisk utvärdering – förutsättningslöst pröva den lämpliga utformningen av trafikförsörjningen. Det är inte mer än ett par år sedan riksdagen, i anslutning till att man debatterade indragningarna av tre distriktshuvudorter, klart uttalade att SJ skall fortsätta med sin rationalisering. Utskottet skrev dessutom att den borde intensifieras.

Men utöver detta vill man – det har herr Mellqvist redan tagit upp, så

Fredagen den
17 maj 1974

*Den statliga trafik-
politiken, m. m.*

jag vill bara vidröra det litet grand – låta trafikpolitiska utredningen ägna sig åt frågor som oupplösligt sammanhänger med statens järnvägars lednings- och driftfunktioner. Jag beklagar att jag inte ser herr Turesson i sin bänk under denna debatt, för nog hade det varit värdefullt att få ett uttalande av någon som sitter i statens järnvägars styrelse om hur han – som sittande i den funktionen – kan tänkas uppfatta det utskottsmajoriteten vill få riksdagen att besluta. Det gäller avtalsfrågor, marknadsrutiner, SJ:s investeringsbehov och mycket annat. Man vill att trafikpolitiska utredningen skall utarbeta ett aktionsprogram. Detta är krav som verkligen inger oro och som kan vålla statens järnvägar allvarliga skadeverkningar. Vad finns det, herr talman, kvar av alla vackra och tydligen till intet förpliktande lovsånger om järnvägen när man på detta sätt vill frånta statens järnvägar dess självklara befogenheter och skyldigheter att i driftmässigt, tekniskt och kommersiellt hänseende fortlöpande anpassa och utveckla verksamheten med hänsyn till förutsättningarna på transportmarknaden? Vad finns det då kvar av denna järnvägsromantik? Detta är inte sagt i något nedlåtande syfte.

Det här är ytterligare en punkt på vilken det finns stor anledning till klarläggande under denna debatt. Hur kan man förena sådana krav som majoriteten i dag tänker rösta igenom – kanske med lottens hjälp – och de krav man tidigare i olika sammanhang varit med om att framställa, nämligen att rationaliseringarna inom SJ skall intensifieras? Någon ordning får det ändå lov att vara även i en debatt, i ett aktionsprogram och i ett beslut rörande dessa viktiga frågor. Någon konklusion måste kammaren komma fram till, som vi alla kan redovisa. Vilken linje som än segrar i dag måste vi få ett beslut som vi alla kan förklara för människorna, trafikföretagen och kunderna. Vilka möjligheter får statens järnvägar att göra sig gällande när SJ inte självt i sin fortlöpande långtidsplanering får möjlighet att samordna kapacitets-, drifts- och marknadsåtgärder med bedömning av investeringsbehovet? Det välvilligaste man kan säga är att det ger uttryck för en allvarlig brist på förståelse för järnvägsverksamhetens betingelser. Jag vill helhjärtat ansluta mig till uttalandena i reservationen 3.

Jag vill med skärpa framhålla, herr talman, att vi för närvarande håller på med ett trafikpolitiskt utrednings- och utvecklingsarbete som det i stor utsträckning råder enighet om över partigränserna. Om utskottsmajoriteten menar något med sin i olika sammanhang deklarerade vilja att lägga grunden till en ny på en utvidgad trafik- och samhällsplanering grundad och på samhällsekonomiska effektivitetskriterier inriktad trafikpolitik så låt de pågående utredningarna få koncentrera sig på sitt arbete utan att utredningsresurserna oprioriterat behöver splittras på nya uppgifter.

Jag har, som bl. a. herr Lothigius angav, i offentliga uttalanden under våren så långt det varit möjligt preciserat regeringens syn på när det vore önskvärt se vissa delresultat av några av de pågående utredningarna. Det är angeläget att vi på allt sätt i dag och framgent klargör att detta inte går att förena med att på utredningarna lägga en rad andra frågor som man, sin plikt likmätigt, med stort ansvar måste beakta och ta del av. Det sitter sådana medlemmar i dessa utredningar, det vet vi i förväg, som inte

kommer att lämna någonting åt sitt öde som de ytterligare får sig förelagt. De kommer att, sin plikt likmätigt, grundligt pröva dessa frågor och det kommer att innebära svårigheter att tidsmässigt klara av det vi hoppats på.

Några frågor har ställts till mig och några påståenden har gjorts som jag vill ägna ett par tre minuter åt. Herr Dahlgren ställde en fråga som rörde vägarna. Han hade observerat att jag rest på riksväg 40 och ansåg sig därför kunna ställa frågan om det av vägverket begärda tilläggsanslaget på drygt 160 miljoner kronor skulle få något svar och naturligtvis om det i så fall skulle bli ett, enligt herr Dahlgrens mening, positivt svar och vidare när det skulle kunna komma.

Vi har högt ställda ambitioner när det gäller utformningen av vårt vägnät, herr Dahlgren. Det är givet att detta medför krav på stora ekonomiska satsningar i fråga om olika förbättrings- och ombyggnadsåtgärder. Det måste vara en primär målsättning att bibehålla det befintliga vägnätets funktionsduglighet och att genom underhållsarbeten hindra att det kapitalvärde som finns nedlagt i våra vägar förstörs eller naggas i kanten. Vi beviljar stora väkanslag över statsbudgeten – 2,8 miljarder kronor för kommande budgetår. Därtill kommer alla anslag via AMS som jag här inte skall närmare beröra.

Självfallet är jag medveten om de kostnadsfördyringar som drabbat vägsektorn. För att täcka dessa kostnadsfördyringar har vägverket, som herr Dahlgren säger, hos regeringen begärt tilläggsanslag för innevarande år med sammanlagt ca 160 miljoner kronor. Jag har förståelse för att vägverket liksom andra myndigheter upplever prisstegringarna som besvärande, men detta är ju inte någonting unikt för vägverket. Även många andra samhällsviktiga områden har liksom kommunikationerna fått vidkännas stora kostnadsfördyringar under den senaste tiden, när priset på våra importvaror på grund av den internationella prisutvecklingen stigit i höjden.

Svaret på herr Dahlgrens fråga blir därför att vi – innan någon som helst ställning kan tas till denna vägverkets begäran om tilläggsanslag – måste få svar på om det finns någon politisk vilja hos oppositionspartierna att ta aktiv del i ansvaret för en framtida sund samhällsekonomi. Dessa 160 miljoner kronor kan inte stjälpas hela samhällslandet – det tror jag naturligtvis inte – men det är en bit av många när det gäller att täcka behovet av ytterligare statsmedel. Svaret får därför bli att resultatet av de politiska överläggningar om möjligheterna till enighet rörande samhälls-ekonomi i stort som nu pågår och som herr Dahlgren och alla vi andra känner till i första hand får avvaktas innan vi kan bilda oss någon uppfattning i denna typ av delfrågor. Jag hoppas att herr Dahlgren delar min uppfattning att de mindre och sekundära frågorna får bedömas med hänsyn till de lösningar man kommer fram till när det gäller de stora frågorna. Innan vi vet vad de pågående politiska överläggningarna leder till vill jag inte ge något ytterligare svar.

Herr Sven Gustafson i Göteborg betonade vikten av att man på fastare mark förde diskussionen om bilismens framtida expansion. När vi för ett år sedan förde sådana här debatter skulle jag ha kunnat hålla med herr Gustafson mera i detta avseende än vad jag kan göra i dag. Det är riktigt

Fredagen den
17 maj 1974

*Den statliga trafik-
politiken, m. m.*

*Om främjande av
kollektiva trafik-
medel, m. m.*

att man tidigare har räknat fram att vi skulle vara uppe i 4 miljoner personbilar år 1980 mot 2 miljoner 1970, men jag har en känsla av att man kanske på nytt får börja räkna upp prognoserna. Vi är nämligen nu uppe i 2,7 miljoner personbilar, och vi hade redan under 1973 en nyregistrering av 230 000 personbilar, vilket är en mycket hög siffra. Här kan vi alltså befara eller – så att jag inte misstolkas – se fram emot att det blir en ökning av bilarnas antal som kanske inte kommer att nå upp till 4 miljoner 1980 men som ändå antagligen kommer att ligga närmare det talet än det nedjusterade talet i de senaste prognoserna, något som herr Gustafson talade om. Detta är naturligtvis både på gott och på ont, men vi får lov att se sanningen sådan den nu ändå tycks vara.

Herr talman! Vi skall ha ytterligare ett par saker i minnet när vi talar om bilismen. Vi skall komma ihåg ett par fakta som visar att debatten om bilen kontra kollektiva trafikmedel är väldigt komplicerad.

Här har talats om att vi skall ta vara på bilismens alla fördelar, och jag vill instämma i det. I den mån vi för en debatt som tar sikte på att i någon del kväva privatbilismen skall vi upphöra med det. Men vi skall också ha klart för oss att bilismens utveckling med naturnödvändighet kommer att innebära ökade påfrestningar för hela samhället. Vi skall inte blunda för det när vi en dag som denna diskuterar kollektivtrafiken.

Det finns nu siffror som visar att svensken i genomsnitt reser 1 000 mil per år. Av dessa reser han 840 mil med personbil, 75 mil med buss, 60 mil med järnväg, 15 med spårvagn och tunnelbana och de återstående 10 milen upp till 1 000 mil med flygplan eller båt.

Jag tycker att de siffrorna i all sin nakenhet ger oss ett litet begrepp om vad det är vi försöker klara ut – av svenskens genomsnittliga resor på 1 000 mil företas 840 mil med personbil! Vi skall naturligtvis inte fördensskull förtrötta i arbetet på att förbättra och bygga ut det kollektiva trafiknätet. Tvärtom bör siffrorna vara en sporre för oss. Men jag tycker att dessa kalla siffror ändå hör hemma i dagens debatt när vi skall ta ställning till vilka resurser vi med denna verklighet som bakgrund skall satsa per individ på ett väl fungerande kollektivtrafiknät. Jag tror inte att någon kommer att polemisera mot detta, eftersom det inte är någonting att polemisera mot utan bara enkla fakta.

Jag stannar upp här för att inte bli alltför långgrandig. Med herr talmannens tillstånd skall jag i detta sammanhang besvara fyra interpellationer som har ställts till mig.

Herr Magnusson i Kristinehamn har frågat mig, dels om jag är beredd att, mot bakgrund av i interpellationen anförda synpunkter och den aktuella oljekrisen, inom den närmaste tiden föreslå en kraftig taxesänkning i syfte att stimulera till överföring av trafik från energislösande transportmedel till den energisnåla järnvägstrafiken, dels om jag avser vidta åtgärder för att förstärka de kommunala trafikföretagens möjligheter att i anknytning till den aktuella situationen utöka sin service och därvid bidra till att även på sikt begränsa den oljeslukande privatbilismen.

Herr Sellgren har frågat mig, dels om jag vill medverka till att en kraftig sänkning av SJ:s biljettpriser genomförs, dels om jag uppmärksammat de försämringar i service- och trafikhänseende som sker i samband med SJ:s regelbundna översyner av tågtidtabellerna och då speciellt vad avser anslutningslinjer till stambanorna.

Herr Westberg i Ljusdal har frågat mig, om jag är beredd att medverka till omedelbara åtgärder i syfte att öka tågtrafikens konkurrenskraft så att utnyttjandet av tågen för personbefordran behålls på en hög nivå även efter bensinransoneringsens upphörande.

I samtliga tre interpellationer – som i första hand avser persontrafiken – understryks vikten av att i större utsträckning satsa på kollektivtrafiken och särskilt då på järnvägstrafiken. Interpellationerna har skrivits i anslutning till den i början av året inträffade drivmedelskrisen och betonar de särskilda fördelar som ligger i ett ökat utnyttjande av energisnåla kollektiva trafikmedel. Särskilda åtgärder bör enligt interpellanterna vidtas för att stimulera allmänheten härtill såväl genom prissänkningar på järnvägen som genom andra serviceinriktade åtgärder. I herr Sellgrens interpellation framhålls i sammanhanget den vikande trenden i SJ:s resandefrekvens och det otillräckliga kapacitetsutnyttjandet av de personförande tågen, vilket i särskild grad motiverar åtgärder av angivet slag.

Jag vill i sammanhanget hänvisa till de betydande ekonomiska resurser som under senare år ställts till SJ:s förfogande för att möjliggöra modernisering och nyanskaffning av vagnmateriel, om- och nybyggnad av bangårdar, förstärkning av olika delar av bannätet samt vidtagande av olika från rationaliseringssynpunkt angelägna investeringsåtgärder. Sammantaget har den ökade medelstildelningen inneburit förbättrade möjligheter för SJ att kapacitets-, standard- och driftmässigt hävda sig i fråga om sådana person- och godstransporter som naturligen lämpar sig för SJ.

Beträffande persontrafiken har i första hand en satsning kunnat göras på de trafikstarka relationerna, där snabba förbindelser i förening med en god komfort bidragit till att man fått ett högt kapacitetsutnyttjande. SJ är i dessa fall – på de medellånga relationer det är fråga om – ett klart alternativ för resandekategorier som eljest normalt utnyttjar flyget. Satsningar av det slag Östgötapendeln representerar, införande på några års sikt av höghastighetståg etc. kommer utan tvivel att ytterligare markera SJ:s möjligheter härvidlag. Även i den regionala trafiken har SJ på olika håll – i relationer och i bebyggelseområden som ger tillräckligt trafikunderlag – goda möjligheter att även på sikt vidmakthålla en bra trafikservice. De ökade resurser som ställts till SJ:s förfogande kommer också sådan trafik till godo.

Med det anförda vill jag ha sagt att vi i stort har all anledning att se positivt på SJ:s trafikutveckling. Och jag kan definitivt inte ansluta mig till den ganska mörka bild som herr Sellgren tecknar i sin interpellation. Att SJ-trafiken räknat i antal resor minskar i intervallet 1–49 km – om man bortser från SL-trafiken och närtrafiken i anslutning till övriga storstadsområden – är ju i och för sig inte något att förvåna sig över. Det är här fråga om avstånd med mera lokalbetonad trafik där SJ på sikt rimligen måste räkna med viss successiv tillbakagång. Trafiken i övrigt visar emellertid en klart positiv trend. Ser man på utvecklingen under det senaste året för express- och snälltågen och jämför olika månader med motsvarande månad föregående år kan konstateras, att ökningen i juli 1973 var 4,9 procent, i september 5,3 procent, i november 14,2 procent, i januari 1974 – ransoneringsmånaden – 27,9 procent, i februari 17,5

Fredagen den
17 maj 1974

Den statliga trafik-
politiken, m. m.

Om främjande av
kollektiva trafik-
medel, m. m.

procent och i mars 27,2 procent. Ökningen har under det senaste halvåret varit markerad på relationer till olika delar av landet, såsom Stockholm—Göteborg, Stockholm—Malmö, Stockholm—Värmland, Stockholm—Dalarna, Avesta—Västerås/Hallsberg, Stockholm—nedre Norrland och Stockholm—övre Norrland.

Trafikutvecklingen under 1973 och 1974 har också bidragit till ett förbättrat platsutnyttjande på olika relationer. I fjärtrafiken ligger sålunda det genomsnittliga platsutnyttjandet på 50–60 procent. I vissa tåg når man vid veckosluten upp till 80–90 procent. Den i herr Sellgrens interpellation nämnda uppgiften att platsutnyttjandet i fjärtrafiken endast skulle vara något över 30 procent är sålunda felaktig. Endast om man tar med all SJ:s tågtrafik, dvs. även regionala och lokala relationer med starkt inslag av trafiksvaga bandelar, kommer man fram till ett så lågt genomsnittstal.

Den redovisade trafikökningen sammanhänger givetvis med en rad faktorer. Det kan konstateras att den var markerad redan före drivmedelskrisen. Sedan kan givetvis denna -- med åtföljande ändrade prisförhållanden på drivmedel -- förutsättas ha haft mera bestående effekter i form av en högre kollektiv resbenägenhet.

Vad i interpellationerna sägs om angelägenheten av att SJ i all möjlig utsträckning genom marknads- och serviceåtgärder söker stimulera till ett ytterligare utnyttjande av SJ:s tjänster kan jag ansluta mig till. Jag anser för min del också att SJ -- inom ramen för sin marknadsföring -- bör pröva lämpliga rabatt- och charterarrangemang som kan bidra till att i större utsträckning göra tågtrafiken till ett attraktivt alternativ till personbilismen och exempelvis vissa slag av långlinjetrafik med buss.

I anslutning till vad i interpellationerna sägs om SJ:s taxor vill jag erinra om att trafikpolitiska utredningen enligt sina direktiv skall överväga möjligheterna att anpassa SJ:s taxor på längre avstånd så att de bl. a. i större utsträckning kommer att ligga i linje med samhällets allmänna regional- och näringspolitiska mål. Jag vill också hänvisa till den nyligen tillsatta utredningen om införande av periodkort i den regionala trafiken, den s. k. 50-kortsutredningen. Denna -- som innefattar företrädare för staten samt landstings- och kommunförbunden -- kommer att pröva förutsättningarna för rabattarrangemang, som särskilt i fråga om de frekventa arbets- och serviceresorna kan öka allmänhetens benägenhet att utnyttja de kollektiva trafikmedlen. Det gäller såväl den spårbundna trafiken som vägtrafiken.

I interpellationerna har också påtalats den ändrade energisituationen och det incitament som därav följer att i ökad utsträckning satsa på tågtrafiken. Det äger givetvis sin riktighet att den spårbundna trafiken ofta innebär fördelar ur energisynpunkt. Detta förhållande kommer givetvis i motsvarande mån automatiskt att återspeglas i kostnads- och prisrelationerna till andra trafikmedel och kommer därmed också att positivt påverka järnvägstrafikens marknadsbild.

Herr Sellgren har i sin interpellation också uppehållit sig vid SJ:s regelbundet återkommande översyner av tågtidtabellerna och i sammanhanget anfört vissa kritiska synpunkter. Med anledning härav vill jag framhålla att SJ självfallet måste följa utvecklingen och vid behov vidta

Fredagen den
17 maj 1974*Den statliga trafik-
politiken, m. m.**Om främjande av
kollektiva trafik-
medel, m. m.**Om samordnings-
åtgärder beträffan-
de posttrafiken i
syfte att spara
energi*

de anpassningar i verksamheten som följer av ändrade förutsättningar. Detta sker vid det årligen återkommande tidtabellsarbetet. Det är här fråga om sammantaget mycket omfattande överväganden som berör en mångfald delproblem inom SJ:s hela trafiknät. Att göra det samlade resultatet av dessa överväganden till föremål för något slags överprövning – som herr Sellgren tydligen tänkt sig – är inte realistiskt. Det förutsätts emellertid att SJ i frågor av någon betydelse har samråd med berörda regionala och lokala intressenter. Framförda synpunkter och önskemål bör därvid givetvis i möjlig mån beaktas.

Vad herr Magnusson slutligen sagt om de kommunala trafikföretagen och angelägenheten att förbättra betingelserna för dessa har – som framgår av interpellationen – närmast betingats av den akuta drivmedels-situationen i början av året. Bortsett härifrån vill jag konstatera att det är en naturlig statlig strävan att på olika sätt underlätta kommunernas arbete med att ordna en tillfredsställande trafikförsörjning. Det har skett genom att författningsmässigt ge kommunerna olika befogenheter. Det sker genom att utforma bidragsgivningen i fråga om kommunala vägar och gator på ett sådant sätt att den gynnar kollektiva trafikarrangemang och genom att – exempelvis i anslutning till kollektivtrafikutredningens arbete – utveckla planeringsinstrumenten. I prisfrågan vill jag hänvisa till den tidigare nämnda utredningen om regionala trafikrabatter.

Herr talman! Jag vill slutligen besvara herr Mellqvists interpellation. I sin interpellation har han frågat mig om jag vill redovisa vilka samordningsåtgärder postverket och SJ vidtagit för att spara energi, vilka ytterligare åtgärder som övervägs samt om jag anser postflygturerna, exempelvis på linjen Karlstad–Borlänge–Stockholm, helt outhärliga.

Den av herr Mellqvist aktualiserade frågeställningen var uppe till behandling i kammaren så sent som i slutet av förra året då jag besvarade en enkel fråga av herr Nilsson i Östersund. Jag sade då att den postala transportorganisationen successivt anpassas till ändrade förhållanden, att den pågående energikrisen – om den skulle bli mera långvarig – självklart kunde komma att påverka planeringen av den framtida postala transportorganisationen och att regeringen i den aktuella energisituationen skulle tillse att möjliga samordningsåtgärder vidtogs i besparingssyfte. Några dagar efter mitt svar i kammaren anbefalldes postverkets regionala och lokala chefer att på allt sätt bidra till att hålla nere förbrukningen av drivmedel.

Postverkets transportorganisation är anpassad till den postala sorteringsorganisationen som bygger på landets indelning i s. k. brev- och paketområden. Postverket utnyttjar därvid reguljära tåglägenheter så långt detta är möjligt. Sålunda anlitas SJ för nära 85 procent av samtliga posttransporter mellan olika brev- och paketområden.

Samråd sker regelbundet mellan postverket och SJ på såväl central som regional nivå för att i all möjlig mån ytterligare samordna postbefordringen med SJ:s tågtrafik.

Man får emellertid inte glömma att postverkets och SJ:s transportstruktur i viss mån är olika. SJ:s transportapparat är i huvudsak uppbyggd för resande och tyngre gods, postverkets för brev och annat lättare gods. Olika transportstruktur ger olika trafikmönster, och en överföring av

Fredagen den
17 maj 1974

*Den statliga trafik-
politiken, m. m.*

*Om främjande av
kollektiva trafik-
medel, m. m.*

*Om samordnings-
åtgärder beträffan-
de posttrafiken i
syfte att spara
energi*

samtliga posttransporter till SJ torde därför inte vara möjlig. Postverkets önskemål om uppehåll vid olika stationer m. m. överensstämmer i många fall inte med de krav som andra godskunder och resenärer ställer, varför ett alltför stort hänsynstagande från SJ:s sida gentemot postverket kan innebära att man försvårar ett vidare utnyttjande från samhällets sida av SJ:s tjänster.

För postverkets del är snabbheten i postbefordran en viktig faktor för att tillgodose kundernas klart uttalade servicekrav.

Med dessa ord vill jag bara ha sagt att det finns en gräns för vad som kan överföras till SJ. I den utsträckning ändrade drivmedelspriser relativt sett gynnar järnvägsalternativet bör detta ge postverket anledning att i motsvarande mån anpassa sitt transportval. Jag utgår från att postverket fortlöpande bevakar de ekonomiska, tekniska och servicemässiga betingelserna för att ytterligare anlita SJ:s tjänster.

Herr Mellqvist tar också upp frågan om postflygturerna, exempelvis på linjen Karlstad—Borlänge—Stockholm, är helt outhärliga.

Att flyg utnyttjas i relativt stor utsträckning för befordran av brädslande inrikes post sammanhänger främst med de långa avstånden i vårt land och de servicekrav som kunderna ställer när det gäller övernattbefordran. Då de reguljära flyglägenheterna normalt har en från postbefordringssynpunkt mindre lämplig tidtabell har särskilda nattpostflyg anordnats på vissa sträckor, bl. a. på linjen Karlstad—Borlänge—Stockholm. Nattpostflyget innebär normalt att posten kommer fram ett dygn tidigare än om den gått med järnväg.

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

Herr SVEN GUSTAFSON i Göteborg (fp) kort genmäle:

Herr talman! Man är alltid litet nyfiken när kommunikationsministern stiger upp i talarstolen. Man frågar sig: Skall solen lysa över oppositionen som den gjorde vid vår debatt i Älvsjö den 24 april, eller skall det bli blix och dunder, som det någon gång har varit? Jag får väl säga att det här anförandet närmast kan karakteriseras som växlande molnighet, och det kanske kan ge intressanta utgångspunkter för den fortsatta debatten.

Herr statsrådet tyckte inte om att jag hade sagt att det var en lång socialdemokratisk reservation. Det är klart att reservationens längd inte är avgörande. Men jag ansåg att man på några rader hade kunnat redovisa skillnaden mellan majoritetens och reservanternas uppfattning.

När det gäller bilismen tror jag att statsrådet och jag är överens om de ambitioner man skall ha för kollektivtrafiken. Den siffra som statsrådet nämnde måste såvitt jag förstår innefatta det totala antalet bilar inklusive lastbilar under det att jag talade om personbilar.

Sedan frågade herr statsrådet om ett uttalande på s. 10 i betänkandet, som han tyckte kunde höra hemma i 1963 års trafikbeslut. Nej, det gör det inte. Vad vi vill säga med detta är att vi icke vill komma tillbaka till de detaljregleringar som fanns före 1963 men att till skillnad från beslutet 1963 kostnaderna måste bedömas från samhällsekonomisk utgångspunkt. Jag trodde att det rådde enighet om detta och att det

alltså inte finns anledning att föra någon process om det.

Statsrådet tyckte heller inte om att vi vill göra ett uttalande om att viktiga banor i *affärsbanenätet* skall bevaras. Det är vad vi har sagt. När SJ inte fick den ersättning på 100 miljoner kronor för affärsbanenätet som SJ ville ha, hotade generaldirektören med att man antingen måste ta extra avgifter eller göra kraftiga trafikinskränkningar på dessa bandelar, t. ex. Falköping—Jönköping—Nässjö, Ockelbo—Borlänge—Avesta osv. Flera av dessa bandelar tillhör de mest trafikerade inom SJ, och vi anser det viktigt att man gör ett klarläggande uttalande om detta.

Kommunikationsministern hade fått den uppfattningen att vi vill att trafikpolitiska utredningen skall ta upp frågan om åtgärder för SJ på kort sikt. Nej, visst inte. Vi har begärt ett uttalande som innebär att departementet skall göra det. Och när departementschefen den 24 april föreslog att SJ skulle göra försök med olika rabattformer, chartertåg, snabbtåg, ta bort snitttaxan, är det saker som finns med i folkpartimotionen och i utskottets förslag.

Jag har svårt att se hur kommunikationsministern kan instämma i reservationen, som skulle innebära att man ingenting gör, och samtidigt komma med uttalanden som ligger i linje med majoritetens.

Herr DAHLGREN (c) kort genmäle:

Herr talman! Statsrådet Norling och jag har tydligen mycket lättare att förstå varandra när vi befinner oss utanför det här huset än när vi i kammaren diskuterar med varandra. Vi har under våren deltagit i två gemensamma diskussioner, då jag haft anledning att säga att jag tyckte att det öppnades en dörr på glänt åtminstone i fråga om samförstånd beträffande den framtida trafikpolitiken. Enligt ett citat från en tidning sade statsrådet vid ett tillfälle att ingen sitter inne med hela sanningen eftersom de trafikpolitiska frågorna blir alltmer komplicerade. Jag tror att det är en alldeles riktig bedömning. Såvitt jag förstår är det heller ingen som har gjort gällande att man får fram hela sanningen i den här diskussionen, utan man får följa utvecklingen och försöka se framåt. Därför är det litet underligt att man i den här diskussionen i dag så konsekvent avvisar våra förslag. Det är väl ändå att se spöken på ljusa dagen när man blir så förfärligt rädd för vad utskottsmajoriteten har sagt om exempelvis samordningen.

Om man läser motionen 119 finner man att det på s. 4 står följande: "För ett effektivt utnyttjande av resurserna och en god service krävs också ett väl fungerande samarbete mellan de verk som handlägger trafikfrågor. Det skall åligga kommunikationsdepartementet att svara för den behövliga samordningen. Departementet måste ägna större uppmärksamhet åt dessa uppgifter. En förstärkning i detta avseende bör ske genom tillsättande av ett samordningsorgan i vars direktiv skall ingå att bl. a. svara för samordningen mellan olika trafikgrenar och deras planering samt att samråda i fråga om anslagsframställningar. Den trafikpolitiska utredningen bör få i uppdrag att närmare överväga formerna för denna samordning."

Då frågar jag: Varför är man över huvud taget så rädd för att pröva någonting nytt? Här gäller det ju inte ett beslut om inrättande av något samordningsorgan utan ett utredningsuppdrag.

Nr 84

Fredagen den
17 maj 1974

Den statliga trafikpolitiken, m. m.

Om främjande av kollektiva trafikmedel, m. m.

Om samordningsåtgärder beträffande posttrafiken i syfte att spara energi

Fredagen den
17 maj 1974

*Den statliga trafik-
politiken, m. m.*

*Om främjande av
kollektiva trafik-
medel, m. m.*

*Om samordnings-
åtgärder beträffan-
de posttrafiken i
syfte att spara
energi*

Herr LOTHIGIUS (m) kort genmäle:

Herr talman! Kommunikationsministern sade att utskottet i sin skrivning har gett efter för moderaterna och håller sig kvar vid delar av 1963 års trafikbeslut. Det är väl inte så konstigt att utskottet gör det, för direktiven till den nya utredningen ger inte intryck av att man inte skulle ta till vara det bästa i 1963 års trafikbeslut. Jag kan tala om för kommunikationsministern att jag kommer att hävda den linjen, om jag nu skall avslöja hur jag tänker arbeta i den nya utredningen.

Vidare undrade kommunikationsministern vad som menas med ett uttalande på s. 10 i utskottsbetänkandet. Det tycker jag är något av det bästa som står i betänkandet: "Utskottet vill i detta sammanhang slutligen framhålla att en *integrerad trafikpolitik* kan bli effektiv från samhällsekonomiska och regionalpolitiska utgångspunkter endast om den utformas så att snärjande detaljregleringar undviks. Detta synes bäst ske om varje transportmedels tjänster prissätts med hänsyn till de samhällsekonomiska kostnaderna. Effektiviteten i transportapparaten och kvaliteten på transporttjänsterna torde också främjas bäst genom en med tillbörligt beaktande av de samhällsekonomiska aspekterna i möjligaste mån lika konkurrens mellan trafikmedel och trafikföretag."

Hur vill kommunikationsministern ha det? Vill han ha det på ett annat sätt? I så fall passar det inte in i vårt ekonomiska mönster. Detta måste väl i rimlighetens namn vara en riktig formulering.

Sedan talade kommunikationsministern om att industrin inte är alltför intresserad av att få industrispår. Industrin vill inte nå något annat resultat än att till lägsta kostnader och med säkerhet och punktlighet få sina transporter genomförda. Det måste väl också vara riktlinjer anpassade till vad en kommunikationsminister önskar, inte minst av ekonomiska skäl, för vårt land och våra transporter.

Herr MAGNUSSON i Kristinehamn (vpk) kort genmäle:

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

Den s. k. oljekrisen gjorde att hela det svenska folket på ett helt annat sätt än tidigare blev uppmärksam på problemen med energiförsörjningen. Även om inte alla blev på det klara med djupet av de svårigheter som Sverige såsom avancerat kapitalistiskt land står inför, kom krisen ändå att verka som något slags väckarklocka. Nu får väl emellertid det som också kallades för energikrisen inte ses uteslutande som en kris i fråga om tillgången på energi utan även som utslag av en kris när det gäller sättet att hushålla med energin.

I den situationen framhölls det från vårt partis sida här i riksdagen att hela landets produktion är baserad på en ständigt stegrad energiförbrukning som måste ifrågasättas. Men inte bara produktionen utan även konsumtionen har getts en starkt energikrävande och energiförlösande inriktning. Inte minst märks detta inom kommunikationsväsendet. I stället för en ordentlig satsning på kollektiva transport- och kommunikationsmedel har privatbilismen fått breda ut sig. Jag har berört detta i mitt tidigare anförande.

Som en åtgärd bland andra för att komma till rätta med den aktuella

oljebristen borde, menade vi, trafikpolitiken läggas om. En viktig sak därvidlag ansåg vi att en sänkning av taxorna vid statens järnvägar skulle utgöra. Detta skulle stimulera till ökat utnyttjande av det kollektiva och energibesparande transportmedel som SJ utgör. Det bör väl därvid erinras om att det i energiprognosutredningens lägesrapport har påpekats att inom statssektorn kan begränsade och relativt lätt genomförda åtgärder ge en minskning av energikonsumtionen. Detta sett mot bakgrunden att cirka 15 procent av nuvarande totala energiförbrukning inom Sverige går åt till att täcka samfärdselns behov, 95 procent av bensinen användes vid tiden för rapportens lämnande till personbilar. Huvudparten av motorbrännoljan — inemot 70 procent — går åt för fordonsdrivmedel m. m.

I min interpellation har jag pekat på detta och också framhållit att det i dagens läge borde vara helt naturligt att all trafikplanering skall utgå från kravet om sparsamhet med energi och naturresurser. Och det kravet kvarstår givetvis även om den akuta oljebristen nu är över. Vad jag inledningsvis sade om energiproblemen på sikt gäller fortfarande — och säkert också människornas förståelse för åtgärder som vidtas — mot bakgrunden av dessa problem.

Kommunikationsministern hänvisar i sitt svar till alla de åtgärder som vidtagits från SJ:s sida för att möta ett ökat transportbehov och framhåller att företaget genom ökad medelstillsättning fått förbättrade möjligheter att hävda sig i det avseendet. Det är en sak som jag inte vill bestrida även om jag efterlyser fortsatta åtgärder för att ge SJ de möjligheter som det enligt vår uppfattning är nödvändigt att företaget får.

Kommunikationsministern ser också positivt på SJ:s trafikutveckling och noterar den trafikökning som skett sedan oljekrisen var aktuell. Jag vill understryka att denna är synnerligen glädjande men vill nog hävda att det fortfarande är aktuellt med radikala åtgärder för att ändå mer öka SJ:s marknadsandel. I det sammanhanget menar jag då en kraftig taxesänkning, förslagsvis 20—25 procent har det sagts både i min interpellation och i vår trafikpolitiska motion. Den nuvarande resandefrekvensen t. ex. borde därigenom kunna hållas vid liv och även ytterligare ökas rätt väsentligt. Vi menar då givetvis att det inte skulle vara frågan om en åtgärd av kortvarig karaktär, som tidigare föreslagits av bl. a. folkpartiet, utan om en varaktig giv från SJ:s sida.

När det gäller stimulerandet av kollektivtrafiken över huvud taget kan förslaget om införande av 50-kort, som vi för övrigt föreslog i vår trafikpolitiska motion förra året, bli av stor betydelse. Tillsättandet av utredningen är att hälsa med tillfredsställelse. Självklart är det oerhört viktigt att kollektivtrafiken på allt sätt främjas. Detta gäller inte minst de kommunala trafikföretagen. Dessa har väl till en del hjälpts genom de nya bestämmelserna om bidrag till olönsam busstrafik, men kvar står frågan om stadsbusstrafiken som på många håll går med stora underskott. Ligger den inom 50-kortsutredningens arbete?

Herr talman! Frånsett att kommunikationsministern inte avgav någon deklaration beträffande förslaget om en kraftig taxesänkning vid SJ

Nr 84

Fredagen den
17 maj 1974

*Den statliga trafik-
politiken, m. m.*

*Om främjande av
kollektiva trafik-
medel, m. m.*

*Om samordnings-
åtgärder beträffan-
de posttrafiken i
syfte att spara
energi*

Fredagen den
17 maj 1974

*Den statliga trafik-
politiken, m. m.*

*Om främjande av
kollektiva trafik-
medel, m. m.*

*Om samordnings-
åtgärder beträffan-
de posttrafiken i
syfte att spara
energi*

betraktar jag svaret som i sak positivt. Men jag vill i detta sammanhang också ställa en fråga till kommunikationsministern.

I den gemensamma utskottsskrivningen har det erinrats om att vid behandlingen av propositionen 133 år 1972 angående omorganisation av SJ underströk riksdagen att de kommersiella enheterna i Växjö, Borås och Umeå – i syfte inte minst att åstadkomma en även på längre sikt önskvärd aktivering av försäljnings- och serviceverksamheten – skulle inordnas i den fasta distriktsorganisationen. Utskottet förutsätter att beslutet fullföljs i enlighet med riksdagens intentioner härvidlag.

Kommunikationsministern berörde i sitt anförande frågan om omorganisationen. Nu har väl SJ inte följt riksdagens intentioner härvidlag, och jag skulle vilja fråga kommunikationsministern direkt om departementet har sin uppmärksamhet riktad på denna utveckling.

Herr MELLQVIST (s) kort genmäle:

Herr talman! Jag ber att få tacka kommunikationsministern för det mycket utförliga svar som jag fått på min interpellation. Jag skulle vilja göra några kommentarer till svaret som sådant och inte bara trycka på just den situation som uppstod i och med att det blev viss brist på drivmedel. Detta spørsmål sammanfaller också med det som vi diskuterat tidigare under dagen, nämligen att lägga över tyngre trafik från landsväg till järnväg.

Jag har i min hand en utredning som gjorts inom Kopparbergs län, och den omfattar de postföringslinjer som där är av större betydelse. Den sammanlagda linjesträckningen varje normaldygn är inte mindre än 6 832 km, eller sträckan Borlänge–Ystad tio gånger. 553 km av sträckningen framgår där järnväg saknas och 1 183 km framgår utmed järnväg som inte är elektrifierad. Parallellkörning med elektrifierad järnväg förekommer således 5 096 km dagligen.

Det är angeläget att så mycket som möjligt av denna parallelltrafik upphör. Främst bör då de långa linjerna, Örebro–Borlänge–Ånge, Borlänge–Göteborg, Borlänge–Stockholm och Borlänge–Mora, bli föremål för undersökning. Sammanlagt borde över 4 000 km landsvägspostföring kunna överföras till tågtransport. Även postflygets två rundturer per natt, som jag tog upp i interpellationen, kan starkt ifrågasättas.

Jag har velat fästa uppmärksamheten på de möjligheter till, som jag sade förut, energibesparande åtgärder men också till att flytta över viss tung trafik från landsväg till järnväg som synes föreligga inom inte bara denna del av landet. Vi har utgått från att bilpostföringen här har fått en starkare utveckling än i övriga delar av landet, troligen beroende på den mellandistans vi har bl. a. till Stockholm, Örebro och Gävle. Men troligen finns liknande förhållanden i andra delar av landet.

Vi är väl medvetna om att en övergång till järnvägstransport i vissa fall skulle medföra en viss serviceförsämring, t. ex. genom förlorad övernattsbefordran av A-post. Övernattsbefordran förekommer inte heller nu till alla delar av landet. Sådana servicenedsättningar skulle till stor del kunna elimineras om postverkets transportbehov framfördes till en övergripande myndighet som därefter kunde jämka de båda systerföretagen postens och SJ:s olika transportönskemål. Därför är det min förhoppning att

kommunikationsdepartementet snarast i energibesparande syfte och inte minst – som jag sade förut och vill understryka än en gång – när det gäller att överföra tyngre trafik från landsväg till järnväg kan medverka till att utfärda nya direktiv till de båda kommunikationsverken.

Med det anförda tackar jag än en gång för svaret på min interpellation.

Herr kommunikationsministern NORLING:

Herr talman! Jag vill begagna denna replik till att svara på några frågor som ställdes i de tidigare inläggen från oppositionen. Jag tänker närmast på herr Lothigius vilken – jag skulle kunna säga som vanligt – framförde en mycket stark kritik mot statens järnvägar. Även herr Gustafson i Göteborg instämde delvis i den kritiken genom att säga att om man sätter sitt gods på en lastbil vet man när det kommer fram, men skickar man det med statens järnvägar är det litet osäkrare om det när bestämmelseorten. Jag tycker att sådana löst utkastade påståenden inte passar in i den debatt som vi bör föra om de här frågorna. Med all respekt för att järnvägen kanske inte alltid kan föra godset från dörr till dörr så exakt som lastbilen kan göra rent tekniskt menar jag att vi skall lägga in en del andra viktiga värderingar samtidigt som vi i så fall kritiserar statens järnvägar. Det finns måhända andra värden – av trafiksäkerhetskaraktär, av energibesparande karaktär osv. – som bör tas med i bilden och som kanske, när man talar om slutprodukten av denna transport, kan motivera några timmars senareläggning av en transport som inte nödvändigtvis måste vara framme precis på minuten, om det inte som sagt är fråga om livsmedelstransporter o. d.

En sådan här totalbedömning bör man försöka göra, även om man i och för sig har all rätt att kritisera SJ. Däremot rimmar det litet illa när man, samtidigt som man kritiserar SJ på det här sättet, i andra sammanhang försöker göra sig till en mycket värtalig tolk för vägintressena, för näringslivets önskemål att få behålla transporter på landsvägen osv.

Jag vill berätta för kammarens ärade ledamöter att det inte är så enkelt som man ibland tror att tala till människor i de här frågorna så att det uppfattas på det sätt som vi skulle önska. Varje år talar jag om, att vi skall införa stopp för lastbilstrafik under vissa begränsade perioder för att hjälpa fram privatbilarna vid veckoslut, vid midsommartid, vid skolans slut, vid industrisemesterns början och slut osv., men det är minsann inga besked som tas emot lugnt och stilla. Bara dessa små ingrepp i den tunga lastbilstrafiken möts varje år – fast man vet att de skall komma varje år – av protester, av uppvaktningar och av skrivelser från åkeriorganisationer och andra sammanslutningar inom näringslivet, som i det närmaste vill göra gällande att sådana här smärre ingripanden kan sätta käppar i hjulet för hela vår samhällsverksamhet, totaliter sett. Det finns liksom inga gränser för vad ett helgstopp under två eller tre dygn vid midsommar för lastbilar över 7 ton kan innebära för gamla Sverige. Pondera att vi om ett par år här i riksdagen skall besluta om en ny trafikpolitik, som kanske – även om man i dag talar litet luddigt om det – som en ingrediens skall ha att vi på ett helt annat sätt än i dag skall hjälpa till att föra över tunga transporter från väg till järnväg. Hur skall det då låta?

Nr 84

Fredagen den
17 maj 1974

*Den statliga trafik-
politiken, m. m.*

*Om främjande av
kollektiva trafik-
medel, m. m.*

*Om samordnings-
åtgärder beträffan-
de posttrafiken i
syfte att spara
energi*

Fredagen den
17 maj 1974

*Den statliga trafik-
politiken, m. m.*

*Om främjande av
kollektiva trafik-
medel, m. m.*

*Om samordnings-
åtgärder beträffan-
de posttrafiken i
syfte att spara
energi*

Det är värt att ha det här i minnet när man gör stolta förklaringar om att vi skall gynna järnvägen när det gäller tunga transporter kors och tvärs genom landet. Man bör tala även med den andra huvudparten i detta arbete, nämligen de som vill ha transporterna utförda och de som utför dem. De har haft en deciderad uppfattning fram till nu. Den vet vi om – åtminstone gör jag det – och den är de inte rädda att föra till torgs.

Det skulle vara intressant att i den här debatten – om vi inte förlänger den i onödan – få en liten diskussion om hur folkpartiet, centern och moderata samlingspartiet ser på denna del av problematiken. Har ni tagit något initiativ för att övertyga näringslivet om att det i framtiden kan bli nödvändigt med vissa ingrepp för att trygga trafiksäkerheten på ett bättre sätt, för att förhindra en kolossalt ökad satsning på vägbyggandet för att klara den ökning av trafiken på vägarna som annars måste komma till stånd, för att försvara kommande investeringar i järnvägsnätet med att där också skall gå transporter? Har ni tagit eller ämnar ni ta några sådana initiativ för att pejla näringslivets intresse när ni talar med dess företrädare om de här frågorna? Eller skall den diskussionen vara förbehållen vårt parti och den sittande regeringen?

Detta säger jag bara därför att om halvtannat år, som jag sade i mitt tidigare inlägg från talarstolen, kommer vi att få föra den diskussionen konkret, alltså inom en ganska snar framtid. Det är detta som de trafikpolitiska utredarna håller på att arbeta med. Det kunde kanske vara intressant att redan nu få ett litet smakprov på hur oppositionspartierna, utifrån majoritetens skrivning i betänkandet, ser på denna, som jag menar, ganska klara frågeställning.

Jag kan vända på frågan och säga: Instämmer ni fortfarande i vad som framkom vid en konferens för några veckor sedan, som herr Dahlgren har fört på tal och där vi alla deltog som hittills har fört debatten? Från näringslivets sida konstaterade man där klart inför 500 näringsidkare – transportörer och andra – att statsmakterna göra sig icke besvär på vår gård när det gäller transporter.

Låt mig gå raskt över till inlägget av herr Magnusson i Kristinehamn med anledning av svaret på interpellationen. Beträffande de kommersiella enheterna i Växjö, Borås och Umeå, om vilka vi fattade beslut för ett par år sedan, är det riktigt som herr Magnusson i Kristinehamn säger, att man naturligtvis där skulle se till att det blev enheter som kunde fungera. Men jag tror också att vi var överens om att de inte skulle vara bemannade på ett sådant sätt att de inte kunde fungera även ekonomiskt effektivt. Det är alldeles givet att statens järnvägar vid dessa distriktsenheter – eller filialer eller vad vi nu vill kalla dem för – måste anpassa bemanningen efter de arbetsuppgifter som de får sig ålagda. Jag är alldeles övertygad om att statens järnvägar inte kan ha någon ambition att hålla lägre personalantal på dessa enheter än vad som svarar mot de arbetsuppgifter som de påläggs i de respektive regionerna.

Den andra frågan som herr Magnusson ställde till mig rörde 50-kortsutredningen och huruvida den har att också ta ställning till denna problematik i fråga om tätorter över huvud taget, och svaret är ja. Den har enligt sina direktiv att se på hela länen inklusive – vill jag säga för klarhetens skull – de tre största tätortsområdena, Stockholm, Göteborg och Malmö.

Till herr Mellqvist vill jag bara, utöver vad han själv konstaterade, säga ett par saker. Jag kan redan här ge några exempel på åtgärder som inneburit mera postbefordran på järnväg. De rör visserligen inte det område som herr Mellqvist närmast talar för. Men det kan ändå vara värt att nämna att en ny järnvägsvagn har satts in på sträckan Falköping—Stockholm, där alternativet var bilbefordran, att en ny järnvägsvagn har satts in på sträckan Gävle—Ånge, där alternativet också var bilbefordran, att övergång från flyg- till järnvägsbefordran för post har startat mellan Stockholm och Lund, och att man tills vidare har uppskjutit genomförandet av övergång från järnväg till landsväg på sträckan Ånge—Långsele. Detta är alltså bara några exempel på att det i det tysta ändå pågår arbete med att försöka utnyttja järnvägarna mer än tidigare. Detta beror naturligtvis på energifrågan, men samtidigt får man ju på köpet trafiksäkerhetsaspekter och andra aspekter tillgodosedda.

Herr Mellqvist tog upp denna fråga delvis mot bakgrund av förhållandena inom Borlängeområdet. Jag skall inte säga mer om det än vad herr Mellqvist redan känner till. På tillskyndan av Statsanställdas förbund — fackförbundet — gjorde postverket i samarbete med personalorganisationen för några år sedan en grundlig utredning av posttransportapparaten inom Borlängeområdet. Den gången var postverket och personalorganisationen ense om att transportapparaten i stort sett var vettigt och riktigt uppbyggd. I dag kan det ha skett förändringar i den, och jag vill därför inte säga att den aktuella situationen inte kan bli föremål för diskussion. Men man har där ändå för några år sedan provat förhållandena i samarbete mellan personal och verk.

Herr SVEN GUSTAFSON i Göteborg (fp) kort genmäle:

Herr talman! Debattordningen ger mig bara tre minuter, så jag kan inte svara på alla kommunikationsministerns frågor.

Kommunikationsministern frågar bl. a. så här: Vill utskottsmajoriteten göra någonting t. ex. för att SJ bättre skall kunna sköta transporterna? Ja, vi har ju gemensamt ordnat så att det blir 30 miljoner mer i investering för SJ än vad departementschefen hade föreslagit. Och när vi nu talar om möjligheterna att hålla transporttider är det just i syfte att förbättra SJ:s möjligheter i konkurrensen.

Den intressantaste frågan är: Vad skall hända? Kommunikationsministern sade i sitt första inlägg att folk måste vela nu, efter det här beslutet, vad som skall ske. Ja, om reservanterna vinner är det enkelt. Då skall ingenting ske med anledning av denna debatt. Reservanterna avstyrker samtliga motioner. Det finns inget i någon motion -- vi har socialdemokratiska motioner också -- som är värt beaktande enligt reservanterna; alla motioner avstyrks. Vi inom utskottsmajoriteten däremot säger att motionerna bör överlämnas till trafikpolitiska utredningen i vad avser behovet av energisnåla transporter och andra allmänna riktlinjer.

När det gäller vad som skall ske på kort sikt, i avvaktan på trafikpolitiska utredningens betänkande, föreslår vi att riksdagen skall ge till känna en uppfattning om vad SJ bör göra. Då säger reservanterna: Det skall inte riksdagen lägga sig i -- det är SJ som självständigt skall ta

Fredagen den
17 maj 1974

*Den statliga trafik-
politiken, m. m.*

*Om främjande av
kollektiva trafik-
medel, m. m.*

ställning till detta. Men departementschefen har i ett offentligt föredrag fört fram punkter som vi på grund av motionen tar upp i vår majoritetsskrivning. Det gäller det ena förslaget efter det andra: SJ bör göra det och SJ bör göra det – SJ bör t. ex. avskaffa snittaxan inom en bestämd tid. Innebär det då att riksdagen inte skall få göra någonting? Tänker departementschefen säga att det här får riksdagen inte uttala sig om - utan att han går direkt till SJ och förelägger SJ detta?

Om vi nu skall ha en trafikpolitisk debatt är det väl rimligt att riksdagen får ge sin mening till känna om vad SJ bör göra. Och om riksdagens uttalande på väsentliga punkter sammanfaller med vad kommunikationsministern har sagt, sedan motionerna väcktes, bör ju detta snarare vara ett argument för att riksdagen gör ett uttalande. Departementschefen bör inte ha ensamrätt på att framföra goda synpunkter, och riksdagen är det naturliga organet där dessa synpunkter förs fram och leder till ett beslut.

Det är mot denna bakgrund, herr talman, som jag med mycket stor frimodighet vidhåller yrkandet om bifall till utskottets hemställan.

Herr DAHLGREN (c) kort genmäle:

Herr talman! Det är omöjligt att hinna besvara alla de frågor som ställts och göra kommentarer till alla de synpunkter som framförts här.

Låt mig bara säga som svar på statsrådets direkta fråga, att jag tycker fortfarande att det var en bra konferens som vi tillsammans diskuterade trafikpolitik på. Jag fick den uppfattningen då att konferensen gav en god grund för en gemensam lösning på den framtida trafikpolitiken. Jag står fast vid denna ståndpunkt även i dag, trots att vi nu kanske har svårare att förstå varandra.

Vidare vill jag kommentera svaret på den fråga som jag ställde till statsrådet om pengarna till vägverket. Jag måste säga att det är en ganska underlig argumentation som statsrådet för, ty det är ju inte oppositionen som begärt dessa pengar. Det är statens vägverk som har begärt pengarna – inte för en utökad verksamhet utan för ett bibehållet program. Risken är uppenbar att 600 årsarbetstillfällen går förlorade under andra halvåret 1974, om verket inte får dessa pengar. Det betyder att beläggnings- och oljegrusvolymen minskar med 30 procent i förhållande till behovet. Därav följer en fortsatt och ökande kapitalförstöring.

Jag värdesätter att statsrådet reser omkring i bygderna och upplever de besvärliga förhållanden som råder. Jag uppskattar också att statsrådet lovar att man skall försöka göra förbättringar. Men politik är inte bara att lova, inte heller bara att vilja, utan politik är oftast en fråga om att vilja betala. Och där hänvisar statsrådet till Hagakonferensen. Men det är ett konstigt svar. Skulle utgången av Hagakonferensen vara avgörande för om vägverket skall få 160 miljoner kronor för att kunna fullfölja det byggnads- och driftprogram som riksdagen beslutat om och som nu inte kan uppfyllas på grund av situationen på energimarknaden? Jag lastar inte regeringen för det. Möjligen kan man säga att beredskapen och handläggningen kunde ha varit bättre. Men nu har vi den situation vi har, och vi får klara upp den. Jag menar att detta är pengar som i nuvarande situation måste tas fram, och jag hoppas att statsrådet också kommer att göra det.

Herr LOTHIGIUS (m) kort genmäle:

Herr talman! Jag skall försöka hinna med att svara på åtminstone två frågor.

Den första frågan gäller helgtrafiken, som kommunikationsministern här tog upp. Jag säger så här till de transportörer jag talar med, sade kommunikationsministern, att ni vid vissa speciella helger får finna er i inskränkta transportmöjligheter. Min uppfattning är att myndigheterna i det fallet måste vara försiktiga med inskränkningarna. Varför? Jo, därför att om vi vill ha en hög standard här i landet – med ett kostnadsläge som ligger högre än i andra länder – så måste vi också ha möjligheter att prioritera nyttotrafiken, som betyder så oerhört mycket från ekonomiska synpunkter. Tror herr Norling att det hos näringslivet och transportörerna finns några dolda motiv som gör att man på det hållet vill köra så mycket och använda en del av helgerna för sina transporter?

Den andra frågan gäller SJ. Vi talar här om – det gjorde även trafikuskottets ordförande – att rusta upp SJ, och det har också anslagits medel för det, t. ex. när det gäller godstransporterna. Ju modernare SJ blir, desto större förutsättningar har företaget att driva transportverksamhet. Det är bara det – och det framhålls ofta från näringslivets talesmän – att det många gånger är så svårt att föra förhandlingar med SJ, att diskutera flexibla och lämpliga transporter och att komma överens om ekonomiska lösningar. Många gånger går det inte att konkurrera med andra transportmedel, och SJ är inte så flexibelt i sin ekonomiska verksamhet som man skulle önska. Som statsrådet Norling vet kom detta också fram i de diskussioner som fördes under skogsveckan. Det är sådana företeelser som vi måste kritisera för att därigenom hjälpa SJ att arbeta med ett litet smidigare system.

Herr MAGNUSSON i Kristinehamn (vpk) kort genmäle:

Herr talman! Kommunikationsministern säger att de kommersiella enheter som finns i Växjö, Borås och Umeå är avsedda att kunna fungera. De skall anpassas efter de arbetsuppgifter som föreligger. SJ har i det avseendet ingen anledning att se saken på annat sätt. Men jag har litet andra informationer i det fallet, och där står sålunda uppgift mot uppgift. Klart är emellertid att den utveckling som skett på nämnda orter inte står i överensstämmelse med de intentioner riksdagen haft med sina beslut. Och det är just där jag tycker det är angeläget att man på departementet ser litet på vad riksdagen har beslutat och hur besluten har följts, ty detta var ju ändå en fråga som riksdagen hade att behandla.

Jag är nöjd med svaret beträffande 50-korten. Jag tycker att det är positivt, om de kommer med i detta sammanhang. Stadsbusstrafiken har en stor funktion att fylla just när det gäller att motarbeta bilismens negativa effekter. Det vore bra om man fick till stånd lösningar som gjorde att den kunde fylla sina uppgifter på ett bättre sätt; nu går stadsbusstrafiken med stora underskott.

Kommunikationsministern ville inte kommentera vårt förslag om en kraftig taxesänkning vid SJ. Jag vill hänvisa till att t. o. m. generaldirektören vid SJ nu tydligen inte är främmande för att företa kraftiga taxesänkningar vid SJ, givetvis under förutsättning att samhället betalar.

Nr 84

Fredagen den
17 maj 1974

*Den statliga trafik-
politiken, m. m.*

*Om främjande av
kollektiva trafik-
medel, m. m.*

Fredagen den
17 maj 1974

Den statliga trafik-
politiken, m. m.

Om främjande av
kollektiva trafik-
medel, m. m.

Politik är att vilja betala, säger herr Dahlgren. Det finns mycket sanning i det påståendet, och det är naturligtvis någonting som måste komma med i bilden så småningom. Men skall SJ kunna få en ökad marknadsandel – och jag vill framhålla att det är mycket betydelsefullt med tanke på de energiproblem som vi kommer att få framöver – måste vi räkna med att betala SJ för att SJ skall kunna sänka sina taxor.

Herr kommunikationsministern NORLING:

Herr talman! Herr Dahlgren säger till mig att politik inte bara är att lova. Nej, det tycker jag att herr Dahlgren och hans parti borde ha börjat komma underfund med vid det här laget – i ett större sammanhang, dessutom.

Herr Dahlgren säger att det är viktigt att man ger vägverket de pengar verket behöver för att hålla våra vägar i stånd. Jag delar hans uppfattning på denna punkt. Det kräver då också att man vet varifrån pengarna skall tas. Politik är inte bara att lova – i detta sammanhang lika litet som i något annat sammanhang. Herr Dahlgren säger att det inte är hans parti som begärt pengarna – det är vägverket som gjort det. Ja, det var en märklig konklusion. Pengarna blir väl inte mindre värda, vem som nu än har begärt dem. Det gäller 160 miljoner och därmed jämnt. Vägverket har ingen egen kassa som verket ber att få ta ur, lika litet som vi har det här. Vi måste fatta beslut om detta, herr Dahlgren, och då är det ganska likgiltigt om det gäller pengar till en sänkning av folkpensionsåldern, pengar till ett skattepaket eller 160 miljoner i ökade anslag till vägverket. Det är fullständigt egalt vilket syfte det är fråga om och vem som har begärt pengarna. Det går inte att sno sig runt hörnet genom att säga att det är vägverket som har begärt pengarna och att vi politiker inte har någon skuld i det. Var det vad herr Dahlgren menade? – Pengarna skall ju ändå fram.

Jag förstår att jag rörde vid en öm tå nyss när jag talade om att det är angeläget att vi alla försöker tala näringslivet till rätta litet grand då det gäller den framtida fördelningen av tunga transporter mellan väg och järnväg. Herr Lothigius skall ha en eloge – låt vara att den blir liten – för att han gav sig så långt ut på galejan att han åtminstone var beredd att försvara stoppet för lastbilar vid midsommar och eventuellt ytterligare några veckoslut. Så långt har vi fått moderata samlingspartiet i och med den här debatten. Men herrar Dahlgren och Gustafson i Göteborg undvek sorgfälligt att svara på frågan, om de var beredda att ta upp en seriös diskussion också med näringslivet som en stor och viktig intressent i det trafikpolitiska arbetet när det gäller att föra över transporter från väg till järnväg. Jag noterar det. Jag begär inget svar av er, för jag begriper mer än väl att det kan vara besvärande att svara på den frågan. Men ni kommer – om trafikpolitiska utredningen arbetar i den takt vi tänkt oss – sedermera att få svara på den, både i era partier och i trafikpolitiska utredningen, och vi får väl föra den debatten då.

Herr förste vice talmannen anmälde att herrar Sven Gustafson i Göteborg och Dahlgren anhållit att till protokollet få antecknat att de inte ägde rätt till ytterligare repliker.

Herr SELLGREN (fp):

Herr talman! Jag tackar för svaret på min interpellation, men innan jag kommenterar det närmare vill jag lämna några synpunkter på trafikpolitiken i allmänhet.

Interpellationen framställdes redan den 11 januari. Spörsmålen lades alltså fram på vårsessionens första dag, och svaret kom strax före sessionens avslutning. Jag förstår att det kan vara rationellt att klara av sådana här frågor i samband med den trafikpolitiska debatten i stället för att ha en fortlöpande debatt. Jag markerar det här i början av mitt inlägg, inte för att kritisera – det är statsrådet obetaget att välja tidpunkt för svaret – utan för att med det visa en bild av hur trafikpolitiken i stort kan styras.

Antingen gör man ingenting i väntan på alla utredningar som är under arbete eller också kan man, i avvaktan på resultatet av utredningarna, utföra ett och annat inom ramen för vad som är möjligt. Med det senare alternativet finns – som jag ser det – större förutsättningar att skapa underlag för reformer och hindra att trafikgrenar, som anses på ett eller annat område arbeta i underläge i förhållande till andra grenar, sackar efter och förlorar ännu större marknadsandelar. Av vissa uttalanden under den senaste tiden att döma synes också statsrådet vara anhängare av successiva förbättringar – särskilt vad SJ:s konkurrensmöjligheter beträffar – i avvaktan på resultatet av pågående utredningar. Vad han sagt i dag gör mig emellertid något förvirrad när det gäller var statsrådet egentligen står – men det kanske tillhör debattens spelregler.

Uppfattningen att man kan verka för successiva förbättringar även under pågående utredning är också utgångspunkten för folkpartiets motioner till årets riksdag, och av samma mening är majoriteten i utskottet, som herr Sven Gustafson i Göteborg – utskottets ordförande – framhållit tidigare i debatten. Trots den här breda enigheten i sak måste de socialdemokratiska ledamöterna i utskottet reservera sig. Jag skall inte orda mer om det, utan jag vill bara instämma i herr Gustafsons förundran.

Är vi eniga om att utveckling kan ske inom olika sektorer även på kort sikt, är det viktigt att slå fast att detta bör ske inte minst på godstransportområdet. Utvecklingen mot utbytbara lastbärare är den viktigaste förutsättningen för integrerade transporter. Statsrådet Norling har nyligen gett uttryck för sin uppfattning om betydelsen av att SJ igångsätter kontinuerlig trafik med biltåg. Han syftade närmast på ett piggy-backsystem liksom tåg för personbilar. Det är bra – och det låter särskilt bra för mig, som sedan mitt första år i riksdagen 1969 pläderat för det. Den närmast förpuppade piggy-backtrafik som SJ i samverkan med ASG bedriver mellan Stockholm och Göteborg måste vidgas på sätt som herr Gustafson framhållit tidigare i debatten, nämligen så att olika lastbilsföretag skall kunna köpa transporttjänster av SJ för kombinerade transporter järnväg–lastbil. Men för att man skall kunna genomföra detta krävs övergång till utbytbara lastbärare av allmänt accepterad standard.

Transportörer och tillverkare börjar alltmer samarbeta för att skapa enhetlighet. För dagen är floran ganska risig, och det är riskabelt för utvecklingen i fortsättningen. Därför måste även myndigheterna aktivt

Nr 84

Fredagen den
17 maj 1974

*Den statliga trafik-
politiken, m. m.*

*Om främjande av
kollektiva trafik-
medel, m. m.*

Fredagen den
17 maj 1974

*Den statliga trafik-
politiken, m. m.*

*Om främjande av
kollektiva trafik-
medel, m. m.*

delta i arbetet på att åstadkomma lagar och förordningar som medger en effektiv integrerad transportkedja. Lyckas man komma fram till det, påverkas landets transportekonomi på ett positivt sätt. Det arbetet bör ske snabbt, och jag hemställer därför att kommunikationsministern och honom närstående experter på departementet engagerar sig i dessa frågor. Man behöver inte heller avvakta ambitiösa utredningars resultat för att kunna besluta om utbyggnad av industrispår överallt där förutsättningar härför finns.

Herr Norling sade tidigare i sitt inlägg att det inte är lätt att intressera industrin. Det var för mig en ganska överraskande upplysning, och jag vill då ta ett enda exempel på motsatsen: järnvägsspåret till Husum – Europas största järnväglösa fabrik! – skulle ha funnits i dag, om inte SJ satt sig emot detta arbete. Lovsången till SJ:s intresse för utvecklingen på detta område är, som jag ser det, obefogad.

Kommunikationsdepartementet måste därför tidigt komma in i bedömningarna, eftersom SJ endast räknar rent företagsekonomiskt på alla projekt – och även bör göra så. Men i vissa fall måste bredare avvägningar göras för att förbättra transportmöjligheterna för företagen. Det är också ett verksamt sätt att föra över sådant gods till järnväg som naturligen hör hemma där.

Här vill jag något litet beröra den testfråga som jag uppfattade att statsrådet tog upp, nämligen beträffande det s. k. helgförbudet. Som jag upplevt det förekommer visserligen gnissel här och var på grund av det förbudet, men inom såväl näringsliv som trafikföretag finns det förståelse för en utveckling mot förbud för tung trafik under vissa helger, och man anpassar sig också till denna utveckling. I vissa fall skapar förbudet t. o. m. möjligheter till ett mera rationellt utnyttjande av vagnparken och ökar möjligheterna till en sammanhängande ledighet för de anställda. Eftersom det är en fråga om att på ett riktigt sätt anpassa linjer och utnyttja de dygn då man kan köra, kan trafiken t. o. m. rationaliseras och förbättras. Det är klart att problem finns förknippade med förbudet och att det även måste finnas vissa undantag. Tag t. ex. exportindustrin, som skall leverera godset i en viss hamn vid en viss tidpunkt!

Sedan tycker jag att det är tillräckligt mycket utrett för att vi i tid skall kunna anskaffa den isbrytarflotta som erfordras för att upprätthålla sjöfarten året runt till vår nordligaste hamn, i Luleå. Jag beklagar att tillfället att beställa den tredje havsisbrytaren i början av det här året har försuttits.

De insatser som behövs för att på kort och lång sikt säkra SJ:s, eller rättare sagt järnvägstrafikens, konkurrenskraft är inte större än att det också finns utrymme för att upprätthålla ett vägnät som tillförsäkrar landets olika delar en acceptabel transportförsörjning. Hur bra järnvägen än kan göras är det ändå oftast en vägstump kvar innan man når bestämmelseorten vare sig det gäller gods- eller persontrafik. I väntan på förslagen från kommittén för den långsiktiga vägplaneringen borde vägsektorn tillföras medel som i görligaste mån stoppar upp eftersläpningen i fråga om byggande och underhåll av vägar. Jag har med intresse noterat det replikskifte som här förts mellan herr statsrådet Norling och herr Dahlgren. Statsrådet har ju uttalat sig för att upprätthålla de mål han

Fredagen den
17 maj 1974

*Den statliga trafik-
politiken, m. m.*

*Om främjande av
kollektiva trafik-
medel, m. m.*

uppsatt för vägunderhållet och för att vi inte skall behöva uppleva en fortsatt kapitalförstörelse beträffande vägunderhållet, och då måste väl i konsekvensens namn statsrådet också se till att man får pengar till det.

Efter de här mera allmänna synpunkterna vill jag beröra de frågor som jag har tagit upp i min interpellation och som har besvarats i dag.

Vare sig man bedömer SJ:s persontrafikutveckling på järnvägssidan som mörk eller man som statsrådet ser ganska positivt på den är den inte tillfredsställande. Visst finns det plats för flera resenärer i de tågsätt som drar fram på våra järnvägar. Linjer med högt platsutnyttjande skall väl inte skymma bort det faktum att alltför många människor kuskas omkring ensamma eller i sällskap i personbilar på kortare eller längre sträckor. De skulle mycket gärna utnyttja det kollektiva transportmedlet, om villkoren och servicen var bättre. Jag anser att det finns en klar jämförelse mellan långtradartrafiken och personbilstrafiken på våra vägar. För båda gäller att de är det lämpligaste transportsättet för vissa transporter och resor, och för båda gäller att en del av trafiken med fördel kan överföras till järnväg.

Vad gör man då för att järnvägen skall bli ett attraktivt färdmedel? För fjärrtrafiken är snabbhet och hög servicegrad ganska avgörande och här kan, trots vad som redan gjorts på korta, högfrekventa linjer, mycket mer uträttas. Dessutom behövs en anpassning till marknaden. Dit hör bl. a. charterarrangemang.

När jag i januari i år ställde en enkel fråga angående vidgat utnyttjande av tågcharter var kommunikationsministern ganska kallsinnig. Han hänvisade till gällande bestämmelser för SJ och till att det ankom på SJ att medge sådana nedsättningar som är förenliga med SJ:s intresse. Det är i och för sig något som man inte kan invända emot. Men sedan har kommunikationsministern i andra sammanhang, liksom i svaret i dag, uttalat sig mer progressivt och anser att SJ bör pröva lämpliga rabatt- och charterarrangemang som bra alternativ till personbil och långlinjebuss. Det är en värdefull uppfordran. Där är vi helt överens. Det där med långlinjebuss tyder på att kommunikationsministern delar min uppfattning att lika väl som en buss går i veckoslutstrafik kan man koppla på låt oss säga en veckoslutsvagn till ett tågsätt för att skapa billiga veckoslutsresor på järnväg.

När jag framställde min interpellation stod vi mitt uppe i energikrisen, och då ökade det kollektiva resandet. För att behålla så mycket som möjligt av den nya kundtillströmningen kunde SJ ha prövat sänkning av biljettpiserna i syfte att få ett mått på priselasticiteten för resor med järnväg. Det var avsikten med min interpellation. Men det tåget har så att säga gått nu.

Det är riktigt att jag i interpellationen har framfört kritiska synpunkter på den revision av tidtabellerna som SJ gör i samband med växlingen mellan vinter- och sommartidtabellen, och det anser jag mig ha fog för. Jag kan bara hänvisa till gårdagens frågestund, då trafiken i Jämtland berördes. Lyckligtvis har Kungl. Maj:t i det fallet ingripit och bromsat upp de mest anmärkningsvärda indragningarna. Men i år synes SJ åtminstone inom vårt driftdistrikt, Västernorrlands och Jämtlands län, ha gått hårdare fram än någonsin tidigare. Om de från början varslade

Fredagen den
17 maj 1974

*Den statliga trafik-
politiken, m. m.*

*Om främjande av
kollektiva trafik-
medel, m. m.*

inskränkningarna i persontrafiken förverkligades skulle väl inom kort praktiskt taget all trafik – för att något överdriva – på järnväg till och från Örnsköldsvik ha upphört. Anslutningslinjerna till stambanorna bör ju betraktas som matarlinjer. Om varje sådan matarlinje som inte bär sina kostnader dras in, minskar så småningom underlaget även på stamlinjerna och leder till att även de linjerna blir förlustbringande. Man kan tala om negativa multiplikatoreffekter.

Om man däremot stimulerar trafiken och framför allt tillämpar tider då resandefrekvensen förväntas vara högst, så ökar trafikunderlaget. Jag är självfallet inte främmande för att kostnadstäckningsgraden inte kan bli hur låg som helst och att landsvägsbuss i vissa lägen är ett riktigt alternativ. Men den omprövningen bör inte ske ensidigt från trafikföretaget SJs sida. En sådan omläggning får nämligen också ekonomiska konsekvenser för kommunerna, i synnerhet för kommuner med stor ytvidd, som exempelvis Örnsköldsvik med sina 64 kvadratmil, där linjer som med hänsyn till sin längd och karaktär bör betraktas som regionaltrafik, men på grund av att de går inom kommunen eller till icke-centralorter i annan kommun hänförs till lokaltrafik. Jag noterar med tillfredsställelse att statsrådet anser att kommunernas synpunkter och önskemål i görligaste mån bör beaktas.

Slutligen vill jag i det här avsnittet beteckna det som anmärkningsvärt att dessa nedläggningar i år fått en så stor omfattning och att man inte avvaktat resultatet av den trafikpolitiska utredningen. Nu är det så – och detta är en intressant sak – att SJs beslut skall kunna överklagas hos Kungl. Maj:t. Men besvärsgången är ganska märklig. SJ underrättar kommunen om sina planer. Kommunen får yttra sig, men den får inte veta vilket beslut driftdistriktet fattar och när det fattas. När kommunen ändå överklagar hos Kungl. Maj:t får den bara besked om att klagoskriften inkommit för sent. Kan kommunikationsministern redogöra för den riktiga beslutsgången i ett sådant här ärende?

Låt mig till sist fråga kommunikationsministern om han uppmärksammat den höga frekvensen av gräs- och skogsbränder som förorsakas av tjuvbromsning i tågsätt och om han i så fall avser att initiera åtgärder – exempelvis teknisk utveckling eller förbättrad kontroll utmed linjerna – i syfte att minska riskerna för bränder längs järnvägarna.

Detta spörsmål hade jag tänkt ställa som en enkel fråga, men eftersom jag i går fick veta att statsrådet kommer att vara bortrest vid tiden för nästa frågestund vill jag ta detta tillfälle i akt och framställa frågan. Jag har förståelse för att svaret under de här förhållandena kanske inte kan bli så fullständigt.

Självfallet är det den senaste branden invid Laxå som gett mig anledning att nu ställa frågan. Jag har emellertid haft anledning att även tidigare uppmärksamma den här saken, eftersom det årligen uppstår åtskilliga skogsbränder utmed norra stambanan inom Örnsköldsviks kommun. Även om siffrorna inte är direkt jämförbara kan jag nämna att andelen skogsbränder, förorsakade av tjuvbromsning, där är mellan 4 och 5 gånger större än för hela landet. Det kan inte vara normalt att varje år tiotals skogsbränder skall behöva uppstå av den här orsaken. Jag har också en känsla av att frekvensen ökar, och jag undrar i vad mån de

Fredagen den
17 maj 1974

*Den statliga trafik-
politiken, m. m.*

*Om främjande av
kollektiva trafik-
medel, m. m.*

längre avstånden mellan kontrollerna eller möjligen inskränkningen av bangårdspersonal kan utgöra orsaken till onödig tjuvbromsning.

När det gäller Laxå är det inte första gången järnvägen orsakar brand utmed spåret. En stor brand anställdes även i fjol. Brandchefen i Lindesberg påtalade då förhållandena och hade vissa förslag till förebyggande åtgärder, bl. a. uppställning av vattenfyllda tankvagnar vid de större järnvägsknutarna. Framställningen vitsordades av länsbrandinspektören och gick till statens brandinspektion, som sände skrivelsen till SJ:s centralförvaltning för yttrande. Skrivelsen var daterad den 4 juli 1973. Ännu har inget svar kommit och nya bränder har uppstått.

Tyvärr är inte lagen alldeles klar i vad gäller gränsdragningen för ansvaret på det här området. I SFS 1974:80, 14 §, andra stycket läggs ansvaret för att hindra fara för skogsbrand på länsstyrelserna och järnvägsförvaltningen – alltså ett delat ansvar. Det brukar vara svårt med ett sådant, man skyller på varandra. Brandlagen föreskriver att avver karen och järnvägsförvaltningen ansvarar för undanröjning av risker, dock har järnvägen det yttersta ansvaret.

Med hänvisning till vad jag nu senast har sagt vill jag – om statsrådet i dag inte kan avge något svar – be att statsrådet prövar frågan för att se vilka åtgärder som kan vidtas.

Herr talman! Efter dessa utflykter ber jag att till slut få yrka bifall till trafikutskottets hemställan i betänkandet nr 8 på alla punkter.

Herr WESTBERG i Ljusdal (fp):

Herr talman! Efter de utförliga anföranden som hållits här tidigare av herr Sven Gustafson i Göteborg och herr Sellgren kan jag fatta mig kort och begränsa mig till att kommentera – eventuellt med någon utveckling – det interpellationssvar som har lämnats i dag och som också jag ber att få tacka för.

Det var visserligen inte mycket kommunikationsministern hade att säga om de uppslag i syfte att öka tågtrafikens konkurrenskraft som jag framförde i min interpellation. Men trots det kan jag beteckna svaret som positivt, då statsrådet kort och gott ansluter sig till vad i interpellationerna sägs om angelägenheten av att SJ i all möjlig utsträckning genom marknads- och serviceåtgärder söker stimulera till ett ytterligare utnyttjande av SJ:s tjänster.

För egen del vill jag kraftigt understryka vikten av att så sker. Och det finns onekligen mycket som kan göras, t. ex. för att underlätta att komma till och från tågen för föräldrar med barn och barnvagnar och för handikappade. Det behövs i många fall inte några speciellt kostsamma åtgärder för att ordna enkla körbanor för barnvagnar och rullstolar i trapporna på berörda stationer eller för att förbättra servicen på tågen – erfarenheterna från Fryksdalsbanan har kanske där en del att lära oss – eller beträffande tågtider och turtäthet, vilket givetvis påverkar resandeströmmen.

Som framgår av interpellationssvaret har tågresandet ökat väsentligt i år. Så sent som i mars låg ökningen kvar vid 27,2 procent. Det måste vara angeläget att få behålla många av dessa nya resenärer och eventuellt locka fler att använda tågen. Det gör man knappast genom att dra in viktiga

Fredagen den
17 maj 1974

*Den statliga trafik-
politiken, m. m.*

*Om främjande av
kollektiva trafik-
medel, m. m.*

turer, som SJ vill göra t. ex. på bandelen Ljusdal–Gävle, en åtgärd som jag tidigare har diskuterat med kommunikationsministern. Det är enligt min mening ett felaktigt sätt att möta det ökade intresset för tågresor. Mig förefaller det som om man hade fattat besluten innan man fått erfarenhet av den ökade resebenägenheten. Därför hade jag hoppats att man skulle ha kunnat ompröva besluten i det nya läget.

Statsrådet tar upp den problematiken på s. 5 i interpellationssvaret, där det heter: ”Det förutsätts emellertid, att SJ i frågor av någon betydelse” – frågor som gäller indragningar – ”har samråd med berörda regionala och lokala intressenter. Framförda synpunkter och önskemål bör därvid givetvis i möjlig mån beaktas.”

Jag tycker precis som kommunikationsministern, men från SJ:s sida bryr man sig inte om att söka sådant samråd. Det tycker jag är i högsta grad beklagligt. Erfarenheterna visar att man lyssnar mycket dåligt.

I det angivna exemplet har vi från berörda kommuners sida uppvaktat SJ och genom riksdagsmännen skrivit till kommunikationsministern. Vi har vidtagit alla de åtgärder som vi har trott vara möjliga men har ändå inte fått våra synpunkter och önskemål beaktade. Därför menar jag att verkligheten inte stämmer med det svar som vi här har fått. Då vi vet vilken stor betydelse tillgången på goda kommunikationer har för en bygds utveckling, ser vi mycket allvarligt på varje försämring. Det gäller särskilt sådana områden som är i behov av stöd, såsom fallet är med Ljusdal. Då blir sådana här försämringar verkligen allvarliga enligt min mening.

Jag uppfattade statsrådet så förra gången när vi diskuterade här i kammaren att han delade mina synpunkter. Han uttalade nämligen då avslutningsvis att målsättningen bör vara att den totala trafikförsörjningen inom regionen inte försämras. Det är just vad vi vill, nämligen att man skall nå upp till den målsättningen. Men det tycks inte SJ ta fasta på. Har jag fattat statsrådet rätt när jag anser mig förstå att han delar mina synpunkter?

Det finns för övrigt andra underligheter att påtala i fråga om servicen på bandelen Ljusdal–Gävle. Om man skall resa från Ockelbo norrut till t. ex. Ljusdal får man först resa ca 5 mil söderut till Gävle för att där invänta lämplig tågförbindelse norrut och sedan resa tillbaka till Ockelbo. Det må vara hänt, och SJ tycker väl att det här är en fin lösning, men då tänker man inte alls på den tidsförlust som den resande gör. Det är dock mellan 1,5 och 2 timmar som går bort alldeles i onödan – och detta därför att inte norrgående tåg gör uppehåll i Ockelbo.

Jag stod där en lördagsmorgon i vintras och väntade på rälsbussen, som skulle föra mig till Gävle där jag skulle gå ombord på ett tåg och resa tillbaka till Ockelbo och vidare till Ljusdal. Jag kunde konstatera att väntsalen var stängd, och när jag stod där ute i blåsten och kylan tillsammans med några ungdomar och ett äldre par, som kommit till stationen från någon utby i socknen med taxi, fick jag veta att väntsalen alltid var stängd på lördagar och söndagar. Självklart prisade varken jag eller någon annan resenär från Ockelbo SJ:s service. Nog kunde den vara bättre än så.

På tal om servicen vill jag återge vad en tågresenär berättar i tidningen

Affärsökonomi om erfarenheter från en tågresa Stockholm-Oslo och åter: "SJ:s och NSB:s service var en besvikelse. Gammalt och litet schabbigt vagnmaterial i båda riktningarna. Därtill bitvis dålig räls som mildt sagt störde sömnen. Och på hemvägen ingen restaurantvagn förrän i Hallsberg, fem timmar efter avresan." Och han tillägger: "SJ borde kunna göra åtskilligt för att göra tågen ännu mer attraktiva. Det finns numera ingen teknisk anledning att inte ha rikstelefon på tågen. Och några arbetskupéer, där man utan att störa medpassagerare kan arbeta med skrivmaskin eller diktafon, borde man också kunna kosta på. Antagligen behövs det inte mer för att SJ skall få tillbaka bra många av oss rutinmässigt flygande portföljbärare." Så långt ifrågavarande tågresenär och så långt några exempel på åtgärder som kan tänkas påverka antalet tågresenärer. Det finns säkert väldigt mycket att göra på detta området, om man bara sätter till klutarna.

I min interpellation pekar jag på möjligheten att genom enkäter fånga upp inte minst de nytillkomna resenärernas synpunkter och förslag till förbättringar beträffande tågtrafiken och behovet av förbättrad service i syfte att göra tågresor så konkurrenskraftiga som möjligt. Det är ett väsentligt samhällsintresse att tågresandet återtar en större del av persontrafiken från privatbilismen. De siffror som statsrådet gav här tidigare visar klart att det finns utrymme för en sådan satsning. Privatbilismen svarar för en så oerhört stor del av trafiken att det finns all anledning att satsa hårdare på den kollektiva trafiken, som är mindre energikrävande, mera miljövänlig och mer trafiksäker.

Men skall det kunna ske behövs det också enligt min mening en större satsning på marknadsföringen, en marknadsföring som bygger på erfarenheter från marknadsundersökningar angående allmänhetens behov och önskemål. Jag tror det är mycket viktigt att satsa hårdare på marknadsföringen. Såvitt jag förstår finns här utrymme för väsentligt ökade insatser från SJ:s sida till gagn för allmänheten och till ett bättre utnyttjande av SJ:s resurser. Låt mig tillägga, att jag med vad jag har sagt inte vill underskatta de ansträngningar som redan gjorts och görs, men jag finner det angeläget att med ökade insatser göra kollektivtrafiken attraktiv i konkurrens med privatbilismen.

Till sist bara en ny fråga till kommunikationsministern: Avser statsrådet att ta några initiativ i den riktning som jag här angett när det gäller förbättrad service och en effektivare marknadsföring, allt i syfte att göra järnvägstrafiken mera konkurrenskraftig?

Herr kommunikationsministern NORLING:

Herr talman! Bara några kommentarer till herrar Sellgrens och Westbergs i Ljusdal inlägg. Herr Sellgren tog upp en helt ny fråga, och av naturliga skäl är det svårt för mig att svara på den. Det gällde de nyligen timade skogsbränderna i anslutning till järnväg, som väl bl. a. är en följd av den starka torka vi för närvarande har i hela landet. Men oavsett deras orsaker är dessa skogsbränder naturligtvis ett allvarligt problem. Utan att gå in i någon detaljdiskussion vill jag klargöra att det är ett allmänt intresse att man på allt sätt i samarbete mellan de instanser som är ansvariga för detta försöker uppnå bästa möjliga beredskap. Jag är inte

Nr 84

Fredagen den
17 maj 1974

*Den statliga trafik-
politiken, m. m.*

*Om främjande av
kollektiva trafik-
medel, m. m.*

Fredagen den
17 maj 1974

*Den statliga trafik-
politiken, m. m.*

*Om främjande av
kollektiva trafik-
medel, m. m.*

insatt i rutinerna och ansvarsfördelningen på området just nu, och jag skall därför nöja mig för dagen med det sagda. Det bör i annat sammanhang kunna finnas anledning för herr Sellgren och mig att diskutera detaljerna.

Sedan var det fråga om rutinerna i samband med inskränkningar i trafiken. Herr Sellgren var litet överraskad över att man i det speciella fall som han tog upp, nämligen av SJ föreslagna inskränkningar i trafiken inom Västernorrlands län, Örnköldsvikområdet och Jämtlands län, hade haft svårigheter att få besked om gången i ärendet sett ur kommunernas synvinkel.

Det är angeläget att förklara att det finns fastlagda rutiner för detta. Då dessa bestämmelser inte är allmänt gods må det dock vara förlåtligt om man inte känner till dem. Redan i september månad 1969 meddelade jag i kungl. beslut regler för rutiner i detta sammanhang. Jag skall inte trötta kammarens ledamöter med att läsa upp dessa rutiner utan vill bara konstatera att vi i september 1969 med ändring av vad som hade gällt tidigare beslutade om vissa bestämda data under året när sådana frågor skulle handläggas i olika instanser.

Senast den 1 oktober skall enligt dessa regler SJ:s distriktschef underrätta berörd kommun. På den tiden genomförde man tidtabellsförändringar i maj månad. Sedan dess har en förändring skett, så att tidtabellsändringarna nu kommer en månad senare. Kvar står emellertid att SJ senast den 1 oktober skall underrätta berörd kommuns styrelse om preliminärt beslut om nedläggning av järnvägsanstalt. Sedan den 1 november skall kommun, om den med hänsyn till trafikförsörjningen vill att denna järnvägsanstalt skall behållas, göra framställning härom till Konungen. Senast den 15 november skall SJ:s driftdistriktschef lämna centralförvaltningen erforderliga uppgifter om trafikomfattningen osv. Den 1 februari skall Kungl. Maj:t fatta beslut och vid tidtabellskiftet i maj skall man enligt 1969 års förhållanden kunna genomföra nedläggningen, om så beslutas, eller icke genomföra den om Konungen anser att så icke skall ske.

Sedermera har dessa regler, som alltså gällde total nedläggning av järnvägsanstalt, också kommit att utvidgas till fråga om nedläggning av visst trafikslag på järnvägsanstalt eller i anslutning till järnvägsanstalt. Till yttermera visso har Kommunförbundet i cirkulär till kommunerna, daterat den 11 oktober 1973, meddelat dessa regler. Så sent som i oktober i fjol har Kommunförbundet hos samtliga kommuner i landet påmint om dessa data. Det har således gjorts försök från olika håll att hålla kommunerna underrättade om vad som gäller i fråga om dessa rutiner.

Man kan vidare naturligtvis, som herr Sellgren och även herr Westberg i Ljusdal, ha delade meningar om eller var SJ:s service bör börja och sluta eller om vilken omfattning den skall ha. I mitt interpellationssvar har jag ändå tillåtit mig konstatera att vi för närvarande, med all respekt för att man inte kan veta om denna trend är bestående, ser en ljusning när det gäller utnyttjandet av SJ:s tjänster. Det gäller inte bara på personområdet, som vi nu diskuterar, utan lika mycket på godsområdet. Det är väl ändå ett argument som tillsammantaget bör kunna användas i den

fortsatta diskussionen för att ytterligare öka SJ:s attraktivitet gentemot människorna.

Herr Westberg i Ljusdal påminner om att han tillsammans med några riksdagsmän på Gävleborgsbänken har skrivit till mig – och även uppvaktat mig – i frågor som rör regionala tågförbindelser i området. Jag beklagar att jag ännu inte har haft möjlighet att besvara skrivelsen. Med herr Westbergs tillåtelse skall jag inte gå närmare in på det här ärendet utan vill bara tala om, att jag för närvarande är i färd med att utarbeta ett så långt möjligt detaljerat svar på denna skrivelse, vilket kommer att tillställas alla de riksdagsledamöter som har undertecknat den.

Marknadsföringen vid SJ är naturligtvis oerhört viktig och jag tar upp den också därför att den finns med som en väsentlig punkt i de direktiv som trafikpolitiska utredningen har fått sig förelagda. I klartext anges där att utredningen skall pröva marknads- och serviceförutsättningarna vid SJ. Bortsett från att man skall pröva taxesättningen, som också har nämnts tidigare i dag, skall man alltså gå in på marknadsföringsfrågan och se vad som där kan åstadkommas. Jag är alldeles säker på att man i den diskussionen kommer in på frågor av den typ som herr Westberg i Ljusdal nyss tog upp. Naturligtvis måste man diskutera möjligheterna att ge tågresenärer service av det slag som herr Westberg har framfört exempel på.

Utöver detta finns väl för mig inte mycket att tillägga. Jag tror att vi ändå kan vara överens på många punkter, bl. a. om att vi har ett trafikpolitiskt klimat i landet som, lyckligt nog, nu pekar i riktning mot större förståelse för användning av de kollektiva trafikmedlen. Kan vi bara manövrera det utredningsarbete som är i gång i riktning mot enighet i huvudfrågorna, är jag övertygad om att vi om ett par år med ännu större optimism skall kunna diskutera kollektivtrafikens framtid.

Herr SELLGREN (fp) kort genmäle:

Herr talman! Jag ber att få tacka kommunikationsministern för det svar han gav mig på några av de frågor jag ställde. Särskilt glädjande var det positiva beskedet i anslutning till sista delen av mitt inlägg, alltså i fråga om skogsbränder förorsakade av gnistbildning från tågen.

När det gäller de fastlagda rutinerna i samband med nedläggningar eller inskränkningar av järnvägstrafiken noterar jag med intresse att de här reglerna finns. Jag är helt på det klara med det entydiga uttalandet om det förberedande arbetet, men jag uppfattade inte – jag hörde tyvärr dåligt från min plats – om statsrådet sade någonting om att driftdistriktet, när det fattar sitt beslut om de definitiva tabellerna och skickar det vidare till centralförvaltningen, skall lämna något besked till kommunen om beslutet, så att denna har någon reell möjlighet att följa upp frågan. Jag skulle gärna vilja ha en precisering på den punkten.

Herr WESTBERG i Ljusdal (fp) kort genmäle:

Herr talman! Jag vill bara helt kort tacka för de ytterligare upplysningar som kommunikationsministern här lämnade. Också jag beklagar att svaret på vår skrivelse inte har kommit ännu, men jag hälsar med tillfredsställelse att det nu är under utarbetande och snart skall

Nr 84

Fredagen den
17 maj 1974

*Den statliga trafik-
politiken, m. m.*

*Om främjande av
kollektiva trafik-
medel, m. m.*

Fredagen den
17 maj 1974

*Den statliga trafik-
politiken, m. m.*

*Om främjande av
kollektiva trafik-
medel, m. m.*

lämnas. Jag hoppas bara att det är positivt och kan driva utvecklingen framåt.

När det gäller marknadsföringen är vi tydligen av precis samma mening: den bör kunna byggas ut. Jag strök för min del under att den bör byggas på marknadsundersökningar, där man tar reda på allmänhetens behov och önskemål, så att man får en marknadsföring som verkligen går hem. Det tror jag det finns förutsättningar för, om man sköter den på det sätt som jag här nämnde.

Till sist vill jag säga att jag med stort intresse ser fram emot den tidpunkt då vi skall få diskutera en ny trafikpolitik. Det är mycket länge sedan vi upptäckte att 1963 års trafikbeslut inte var det goda beslut, som många trodde, när det togs, utan att vi har anledning att lösa trafikpolitikens frågor i ett väsentligt vidare sammanhang än som gjordes den gången. Jag hoppas att vi, när vi får diskutera detta på nytt, skall kunna nå enighet om ett beslut som bättre motsvarar de behov som föreligger.

Herr kommunikationsministern NORLING:

Herr talman! Jag skall bara ge ett kompletterande svar till herr Sellgren rörande handläggningsordningen. Vad jag sade var alltså att vad nu gäller är följande:

Senast den 1 oktober: SJ:s driftdistriktschef underrättar berörd kommuns styrelse om nedläggning av järnvägsanstalt vid tidabellsskiftet i maj påföljande år. Det blir alltså nu juni, men det var fråga om maj när detta skrevs.

Senast den 1 november: Kommun som med hänsyn till trafikförsörjningen vill att ogynnsam järnvägsanstalt skall bibehållas kan göra framställning härom till Kungl. Maj:t. Kommunen förutsetts sända avskrift av denna framställning till SJ:s driftdistriktschef.

I klartext således: Kommun kan en månad efter det att SJ har meddelat sina avsikter överklaga till Kungl. Maj:t.

Herr HJORTH (s):

Herr talman! Jag förmodar att kammarens ledamöter så här på fredagseftermiddagen hellre önskar utnyttja de kollektiva trafikmedlen än sitta här i kammaren och diskutera desamma. Med hänsyn till detta skall jag för min del avstå från att beröra trafikpolitiken i stort. Andra talare har ju här berört trafikpolitiken både i längre och kortare perspektiv. Nu är det väl i alla fall de små objekten som var för sig och tillsammans utgör grunden för de förbättrade kommunikationer och transporter som vi alla eftersträvar.

Jag skall här endast ta upp en motion, 1974:491 angående upprustning av hamnanläggningen i Hargshamn, som jag tillsammans med Arne Gadd, Birgitta Dahl och Hans Alsén har väckt. Det kan väl tyckas vara en rent lokal fråga, men den har faktiskt stor betydelse för näringslivsutvecklingen i hela denna region, som berör såväl Uppsala som Stockholms län.

När SJ för en del år sedan övertog Dannemora-Hargs järnväg och därmed även hamnen, så fanns i Hargshamn en hel del båttrafik. Jag

tänker då inte på utskeppningen av Dannemoramalmen som på senare år kommit att omfatta allt större tonnage genom gruvbolagets satsning på en helt ny malmhamn, bestående av kaj, utlastningsanordning och upplagsplats. Jag avser den lastning och lossning av skogsprodukter, trävaror, vägsalt m. m. som tidigare förekom. Hamnens nye ägare SJ underhöll dock inte kajanläggningen där båtarna lade till; den fick förfalla och slutligen togs resterna av den gamla tråkajen helt bort. Jag tycker det är synd att så skedde, då denna förnämliga statliga djuphamn på ostkusten borde utvecklas mera effektivt. Även om SJ inte har så stort intresse av att driva hamnen så tycks det regionala och kommunala intresset vara desto större. En del industriföretag har också sagt att de tänker använda hamnen om den istandsätts igen. Även ett militärt intresse lär finnas av en ordentlig kaj i Hargshamn.

I förslaget till regional trafikplan säger länsstyrelsen att hamnen har de bästa förutsättningar att utvecklas och att det finns flera faktorer som pekar på detta. Bl. a. framhålls möjligheten till returfrakt av tackjärn med malmbåtarna från Finland. Tillgången till normalspårig järnväg inom hamnområdet gör också att man skulle kunna överväga att använda hamnen som färjeläge för järnvägsfärjetrafiken på Finland.

Vid en uppvaktning för trafikutskottet har representanter för lands-tinget och Östhammars kommun framhållit det angelägna i en upprustning av hamnen. Man kan därför gott säga att det är ett länsintresse att det sker något i Hargshamn. Det skulle kunna medverka till att näringslivet i detta område utvecklades i gynnsam riktning. Dessutom finns det skäl för att denna utbyggnad kommer till stånd snart. Dels skall en ny bredspårig järnväg byggas mellan Hallstavik och Hargshamn – åt andra hållet till Örbyhus har man tidigare bredspårig förbindelse med stambanan –, dels finns det långt komna planer på att göra Hargshamn till en oljehamn. Företaget SENTAB avser nämligen att bygga ett bergrum där för förvaring av olja. Man har talat om ett upplag på 300 000 kubikmeter men med möjligheter till ett utrymme för upp till 500 000 kubikmeter. Bland intressenterna i detta projekt är överstyrelsen för ekonomiskt försvar som, om projektet kommer till stånd, för statens räkning skulle beredskapslagra 100 000 kubikmeter olja där. Det skulle i så fall bli avsevärda mängder sten som sprängs loss – stenmassor som med fördel skulle kunna användas för utfyllnad i hamnen och för återuppbyggnad av en ordentlig kaj för fartyg med ett djupgående på 6,5–7 meter.

Trafikutskottet har behandlat vår motion i, som jag tycker, positiva anda och uttalar att från vederbörande kommunala och regionala organs sida förhandlingar lämpligen bör upptas med SJ om en upprustning av hamnanläggningen. Det är dock så många olika intressen i det här eventuella projektet att jag undrar om inte för samordningens skull regeringen genom kommunikationsdepartementet borde komma in i bilden redan från början. Jag förutsätter att utskottets skrivning inte omöjliggör detta. Sedan kan man väl tänka sig att hamnen byggs ut som beredskapsarbete i anslutning till järnvägsbygget som också kommer att utföras i AMS:s regi.

Jag kan omtala att länsstyrelsen i Uppsala län vid ett sammanträde i

Fredagen den
17 maj 1974.

*Den statliga trafik-
politiken, m. m.*

går beslutade att tillsätta en arbetsgrupp för att utreda förutsättningarna för en utökad hamnverksamhet i Hargshamn. Resultatet av den utredningen bör, tycker jag, ge ett gott underlag för de förhandlingar om en upprustning som jag i och med dagens beslut hoppas snart kommer till stånd.

Jag vill till sist bara understryka att det inte är meningen att göra Hargshamn till någon konkurrerande storhamn. Vad som behövs är en ordentlig kaj om 50–60 meters längd för att möjliggöra för industrier, skogsföretag och myndigheter att utnyttja sjötransporter för sina behov. Jag tror att det blir en positiv lösning av detta problem, och en sådan kommer att hälsas med stor tillfredsställelse i hela Roslagen.

Herr STJERNSTRÖM (c):

Herr talman! Enligt utskottsmajoritetens mening är det alldeles klart att järnvägarna även i framtiden måste spela en betydande roll för både gods- och persontransporter. Även miljöhänsyn och trafiksäkerhetsskäl liksom nödvändigheten av en mera energisnål trafik gör det nödvändigt att järnvägstrafiken stimuleras. Taxepolitiken måste bedrivas med tanke på att öka och vidmakthålla järnvägstrafiken, och vidare måste SJ över huvud taget försöka göra sin del av den kollektiva trafiken mera attraktiv och bättre anpassad till trafikanternas önskemål.

Utskottsmajoriteten anser att framsför allt när det gäller transporter över längre avstånd måste SJ:s konkurrenskraft förstärkas. För närvarande är dock inte SJ:s transportservice i olika avseenden av den kvalitet som kunderna kräver. Det är nu väsentligt att riksdagen gör ett klarläggande uttalande om järnvägens roll i framtiden, och det gör utskottsmajoriteten i sin skrivning. Det är angeläget att förtroendet för det här transportföretaget är orubbligt inom näringslivet och bland den befolkning som berörs.

Nedläggning av järnvägar och indragningar av stationer leder alldeles klart till att förtroendet för SJ minskar ute bland de människor som har att planera transporter och fatta beslut om investeringar i näringslivet och i övrigt samhällsbyggande. Men trots detta förekommer det alltjämt att järnvägar läggs ner och stationer avbemannas. Kungl. Maj:t har t. o. m. medgivit upprivandet av en järnväg, nämligen den mellan Sågen och Vika i Dalarna. Där har dock utskottet enigt sagt ifrån att det medgivandet till SJ bör återkallas. Avbemanningen av stationer fortgår dock alltjämt, och vi hörde i går kommunikationsministern uttala att man inte kan bibehålla bemanningen på stationer där trafiken blir alltför låg. Men å andra sidan är det ju på det sättet att när stationen nedrustas försämras förutsättningarna för ett näringsliv i området, och därmed förstärker man den onda cirkeln för den bygden.

Järnvägens roll bör i högre grad komma in som ett led i regionalpolitiken. Vi menar att det nu måste sägas ifrån att avsikten är att i allt väsentligt och på längre sikt bibehålla järnvägen. I annat fall hindras en långsiktig industriell och regionalpolitisk planering.

I detta sammanhang skulle det vara frestande att gå in på vilka åtgärder som SJ vidtagit för att stärka sin konkurrenskraft – eller vilka åtgärder man har underlåtit att vidta – men eftersom dagens debatt i hög

grad har rört sig om det skall jag här gå förbi den frågan. I stället vill jag säga något om taxorna, framför allt då i vad gäller stödbanenätet.

I taxeavseende har försämringar inträtt. Jag kan här bara nämna det s. k. samåkningsavtalet mellan SJ och postverket på inlandsbanan, vilket trots pågående trafikplanering har avbrutits. Jag ställde i början av året en fråga till kommunikationsministern om den saken, och han lovade då att ta upp frågan med SJ. Det verkade då som om kommunikationsministern ansåg att brytningen av samarbetsavtalet var felaktig, och jag hyser fortfarande förhoppning om att kommunikationsministern skall åstadkomma ett återinförande av avtalet.

Vidare har man fortfarande kvar den s. k. snittaxan, som innebär att avgiften vid kombinerade tåg- och bussresor beräknas på varje färdmedels färdsträcka för sig. Målsättningen måste vara en enhetlig taxeberäkning, oavsett om buss eller tåg kommer till användning. Och för oss är det ett framträdande jämlikhetskrav att alla, oavsett hur de bor i förhållande till olika kommunikationer, skall kunna resa på något så när lika villkor.

Riksdagens trafikutskott har tidigare riktat uppmärksamheten på den här frågan, och utskottet fann då att det var otillfredsställande med detta system. Men några åtgärder i syfte att efterkomma riksdagens krav har vad jag vet inte vidtagits.

Vår grundläggande mening är sålunda att järnvägarna även i framtiden måste spela en betydande roll för både gods- och persontransporter, och det är viktigt att tilltron till järnvägen grundmuras. I annat fall hindras en långsiktig industriell och regionalpolitisk planering. Det är mot den bakgrunden som de norrländska centerriksdagsmännen även i år har väckt en motion med krav på upprustning av inlandsbanan för att göra den till en ryggrad i inlandets kommunikationer. När inlandsbanan byggdes var ju avsikten att skapa mera jämbördiga förhållanden för inlandet jämfört med landet i övrigt. I motionen föreslår vi att riksdagen anhåller om skyndsamt utredning rörande upprustning av inlandsbanan som en stamlinje i ett kommunikationssystem för inlandet. Ett enigt utskott ansluter sig till detta förslag.

I motionen om inlandsbanan föreslogs också att omedelbara åtgärder för upprustning av inlandsbanan i avvaktan på utredningens mera definitiva resultat skulle vidtas. Utskottsmajoriteten har anslutit sig till det förslaget och yrkat bifall till motionen. I den socialdemokratiska reservationen understryker man också att erforderliga upprustningar för att hålla inlandsbanan intakt bör komma till stånd, men man avstyrker motionen. Det måste förutsättas att reservanterna anser att det är bra som det nu är, att SJ gör tillräckligt på inlandsbanan och att detta är skälet till att reservanterna avstyrker motionen. Det är beklagligt. En upprustning av inlandsbanan har så stor betydelse när det gäller att skapa tilltro till järnvägen och till möjligheterna till utveckling i de bygder som berörs, att denna samhällseliga investering måste komma till stånd. Mot den bakgrunden är det beklagligt att de socialdemokratiska reservanterna inte kunde tillstyrka motionen och ställa sig bakom kravet på en upprustning, som är av stor regionalpolitisk betydelse i dessa bygder.

I debatten mellan kommunikationsministern och herr Dahlgren frågade kommunikationsministern herr Dahlgren varifrån pengarna till

vägbyggandet skulle tas. Jag tycker att kommunikationsministern gör rätt i att gå till herr Dahlgren för att få reda på det. Det är säkert en praktisk och resultatgivande väg. Fortsätt med det! Det är annars ovanligt att regeringen måste fråga oppositionen, men den ekonomiska politiken har väl varit sådan att det är nödvändigt.

Nu hade herr Dahlgren inte rätt till ytterligare replik och kunde därför inte svara. Jag är nästan förvissad om att han, om han hade haft det, skulle ha svarat: Varför inte ta en del av pengarna från anslagen till följdinvesteringar i samband med Öresundsbronns byggande! Där finns en del pengar att ta. — Jag gissar att herr Dahlgren skulle ha kunnat svara så. Och jag tror att det skulle vara värdefullt om kommunikationsministern följde det rådet.

Herr talman! Jag yrkar bifall till utskottets hemställan i alla delar.

Under detta anförande övertog herr talmannen ledningen av kammarens förhandlingar.

Herr kommunikationsministern NORLING:

Herr talman! Det är intressant att höra herr Stjernström säga att kommunikationsministern för att få pengar till väginvesteringar i Sverige skall ta av anslagen till följdinvesteringar i samband med Öresundsförbindelsen, som riksdagen med överväldigande majoritet har fattat beslut om. Det är väl på gränsen till vad man aldrig trodde att man skulle få höra i denna kammare. Kommunikationsministern skall alltså i strid med ett riksdagsbeslut, som fattats med mycket stor majoritet, om ett avtal med vårt södra grannland ta de pengar som anslagits till Öresundsförbindelserna och använda dem för helt andra investeringsändamål. Får jag be herr Stjernström att tala om vilken respekt han i så fall har för riksdagens beslut.

Herr STJERNSTRÖM (c) kort genmäle:

Herr talman! Kommunikationsministern har i vissa fall, tycker jag, inte följt riksdagens beslut — jag tänker då på snittaxan. Därför tycker jag att det skulle vara möjligt att följa reservanternas linje när det gällde Öresundsbron. Vi förbehåller oss rätten att ha vår åsikt även i fortsättningen, herr kommunikationsminister!

Herr kommunikationsministern NORLING:

Herr talman! Det är nog ändå nödvändigt att herr Stjernström ger oss ett klart besked, om han menar att kommunikationsministern, trots att riksdagen med stor majoritet beslutat att anta propositionen om Öresundsförbindelserna, skall ta pengar från det anslag som riksdagen därmed beviljat och överföra dem till ett helt annat ändamål. Jag fordrar att herr Stjernström i rättvisans och ärlighetens namn ger ett svar på den frågan. Skall kommunikationsministern till väginvesteringarna ta av pengar som riksdagen anslagit för andra ändamål — ja eller nej?

Herr STJERNSTRÖM (c) kort genmäle:

Herr talman! Om kommunikationsministern skulle vilja påverka

riksdagsmajoriteten att följa centerns förslag, så skulle han förmodligen ha riktigt goda möjligheter att lyckas — det är jag alldeles övertygad om. Försök med det, herr kommunikationsminister!

Herr kommunikationsministern NORLING:

Herr talman! Kommentarer är överflödiga.

Herr BERNDTSON (vpk):

Herr talman! Det har skett en betydande upprustning av olika lokaler där människorna vistas. Ett område där utvecklingen i detta hänseende släpat efter är järnvägsstationerna. Vissa stationshus och väntsalar torde tyvärr framgångsrikt kunna tävla om att vara den fulaste och mest otrivsamma anläggningen på sina respektive orter.

Den resande allmänheten får tillbringa väntetider i en väntsal med mörka kakelplattor på väggarna och soffor i trista färger. Denna miljö är inte särskilt stimulerande eller smickrande för SJ. Nog vore det betydligt trevligare att vänta på tåg i en ljus lokal med glada färger och möbler och kanske t. o. m. ett och annat konstverk.

I motionen 1414 har min partikamrat herr Magnusson i Kristinehamn och jag tagit upp dessa frågor. De är säkert inte huvudfrågor i dagens trafikpolitik, men de saknar inte heller betydelse.

Järnvägsstationen fyller ofta uppgiften som samlingspunkt för människorna på orten. Det är inte bara den resande allmänheten som berörs. Järnvägsstationen betraktas som en central plats, till vilken många andra inrättningar och aktiviteter knutits. Även för de anställda vid SJ är det angeläget att arbetslokalerna förbättras.

En välbehövlig upprustning av SJ:s stationshus bör enligt vår mening kunna ske utan alltför penningkrävande insatser. Detta borde också kunna vara projekt för arbetsmarknadspolitiska insatser, lämpliga för att skapa sysselsättningstillfällen. Vi anser att riksdagen skulle kunna uttala något till regeringen i denna fråga.

Trafikutskottet finner det i och för sig önskvärt att järnvägsstationerna upprustas och får en tidsenligare gestaltning. Det fattas bara annat. Även trafikutskottets ledamöter är tågresenärer och måste ofta komma i kontakt med trista järnvägsstationer och väntsalar. Utskottet förutsätter dock att SJ i sin fortlöpande investeringsplanering och sina årliga anslagsframställningar beaktar behovet. Som motionär förutsätter jag att utskottet har andra skäl för sina förhoppningar än de som hittills varit gällande. Om behovet beaktats tidigare hade vi inte haft så många trista väntsalar i vårt land som vi har. Utskottets skrivning får väl tolkas så att man hyser förväntningar om en bättre tingens ordning i fortsättningen.

Jag skall, herr talman, inte framställa något annat yrkande än utskottets, men jag vill ändå säga att det finns skäl att uppmärksamt följa denna fråga och komma igen om inget positivt sker.

Den andra frågan som vi tagit upp i motionen 1414 gäller behovet av att bidraget till icke lönsamma järnvägsanstalter väsentligt upjusteras i kommande budgetförslag. Detta är en från servicesynpunkt synnerligen angelägen fråga. Det finns gott om exempel på hur servicen vid järnvägsstationerna försämrats. Det kan vara fråga om indragen be-

manning vid helgerna eller avbemanning av stationer.

En särskild aktion har varit i gång till förmån för Backe station, som SJ planerar att avbemanna. Det snäva lönsamhetstänkandet som SJ-ledningen därvidlag åberopat har samma aktualitet för en rad stationer runt om i landet. I annat sammanhang har jag exempelvis haft anledning att ta upp den försämrade servicen i södra Östergötland och i norra Kalmar län.

Enligt vår mening har helt otillräckliga anslag utgått för bibehållande av icke lönsamma järnvägsanstalter. Ett årligt belopp av 100 000 kronor räcker naturligtvis inte långt. Det kan också ifrågasättas om man ute i kommunerna ens haft kännedom om dessa begränsade möjligheter att motverka personalindragningar på stationerna. Utskottet förutsätter att medelsbehovet kommer att beaktas i de årliga anslagsframställningarna. Även här kommer det att visa sig om utskottets optimism är välgrundad eller om insatserna även framdeles skall ha samma blygsamma omfattning.

Jag avstår från att framställa något yrkande, men jag vill herr talman, anföra att frågan är av den betydelsen för servicen till allmänheten att det verkligen måste bli fråga om ordentliga satsningar.

Herr ROSQVIST (s):

Herr talman! Om trafikpolitiken i stort har det från socialdemokratiskt håll redan sagts hur vi vill att det framtida transportväsendet skall utformas och vad vi vill prioritera i utredningsarbetet för att få till stånd en anpassning mellan reformarbetet på många andra områden i samhällslivet och behovet av resor och transporter för människor och näringsliv. Det behöver jag nu inte repetera.

Men borgerliga ledamöter av utskottet har här gjort några uttalanden som jag inte kan underlåta att kommentera. Först sade utskottets ordförande Sven Gustafson i Göteborg att vi på socialdemokratiskt håll på grund av det nuvarande parlamentariska läget varit med om att, som han uttryckte sig, på ett märkbart sätt visa välvilligt tillmötesgående mot oppositionen. Herr Gustafson hade t. o. m. räknat ut detta i siffror. Det verkade som om det var herr Gustafson — som för övrigt själv utgör halva folkpartiets representation i utskottet — som avgjorde vad utskottets betänkande skulle innehålla. Men strax därefter kritiserades vi socialdemokrater för att vi skulle ha varit alldeles omedgörliga i utskottet, och det sades att den borgerliga majoriteten hade fått gå ifrån många av sina motionskrav för att undvika ett antal reservationer.

Mot den bakgrunden stämmer inte det som herr Gustafson sade i början av sitt anförande: vi kan ju inte ha varit både medgörliga och omedgörliga på samma gång! Men kanske överskattade herr Gustafson sin och övriga borgerliga ledamöters makt och inflytande på besluten, som han talade om i början av inlägget.

Vidare påstod herr Gustafson — jag säger påstod och inte insinuerade — att vi socialdemokrater i utskottet var dåligt skrivkunniga och dessutom utan egen redovisad uppfattning, varför vi skulle ha presenterat en reservation som var skriven i ett annat hus inte långt härifrån. Jag tror på goda grunder inte att herr Gustafson menade något

tidningshus eller Böndernas hus, utan det torde ha varit kanslihuset som avsågs. Det skulle alltså vara åsikter som satts på pränt därstädes som vi skulle ha presenterat i utskottet. Detta var inte särskilt sympatiskt sagt, herr Gustafson, men man vänjer sig!

Men sedan sade herr Gustafsons vapendragare från centerpartiet att uppfattningar som departement och kommunikationsminister hyser och har fört fram vid olika tillfällen stämmer mycket bättre överens med den borgerliga utskottsmajoritetens uppfattning än med de socialdemokratiska reservanternas. I utskottsbetänkandet har centerpartister, folkpartister och moderater talat om att det behövs planering och samordning mellan trafikgrenar. När det gäller åsikterna om den socialdemokratiska utskottsminoritetens syn på trafikpolitiken kunde ni kanske träna sådan samordning och försöka få en enig uppfattning! Det skär sig väl mycket nu i era uppfattningar och bedömningar.

Detaljer i trafikfrågor såsom de har framförts i vissa icke partimotioner utan i enskilda motioner brukar kunna behandlas i utskotten med utgångspunkt från vad som redan konkret pågår i form av utredningsarbete eller åtgärder som redan vidtagits. Kanske motioner kan avslås därför att de är rent omöjliga. Vad jag menar är att man i sådana fall kan diskutera och förhandla om bifall, skrivelser till Kungl. Maj:t, s. k. positiv skrivning eller blankt avslag. Herr Gustafson säger att vi på socialdemokratiskt håll inte velat diskutera trafikpolitikens huvudinriktning och dess idéinnehåll. Det är så, herr Gustafson, att om huvudinriktning och idéer förhandlar vi inte. Där vill vi slippa kompromisser. Det kanske är fel av mig att tro att ni resonerar likadant. Eller finns det ingen centerparti-, folkparti- eller mitteninriktning eller idé om hur trafikpolitikens huvuddrag skall se ut? Bedömer man den i stället som en mängd mer eller mindre fast eller löst sammanhängande detaljer? Då förstår jag varför ni sätter upp ett förvånat ansikte när vi för vår del utan kompromiss vill visa vår viljeinriktning.

I första stycket på s. 10 i betänkandet har mitten – och tydligen också moderata samlingspartiet – presenterat en borgerlig grunduppfattning om vad man kallar den integrerade trafikpolitiken. Det är ett mycket intressant aktstycke – inte därför att det är i sak klarläggande utan därför att det uttrycker en ”enig” borgerlig uppfattning som kan bli rättesnöret för trafikpolitiken här i landet. Men det blir i så fall ett rättesnöre med många bukter, öglor och knopar. Ni säger att trafikpolitiken skall bli effektiv men utan regleringar. I stället för regleringar skall det bli en prissättning med hänsyn till de samhällsekonomiska kostnaderna. Detta säger ni nu, när ni torde känna till att vägkostnadsutredningen under mer än tio år har försökt lösa frågan om de samhällsekonomiska kostnaderna. Hur det arbetet har gått vet ni också. Ni vill samtidigt för hela samhället – då inkluderas både gods- och persontrafik – skapa en trafikapparat som baseras på konkurrens mellan trafikmedlen. Det är en deklaration om ett orubbligt fasthållande vid 1963 års beslut, även om det nu utbyggs med vidhängande formuleringar som ”i möjligaste mån” eller ”med tillbörligt beaktande”.

1972 års trafikpolitiska utredning tillkom för att anpassa trafikpolitiken till nutidens och framtidens krav. 1963 års beslut skall ersättas

med någonting annat. Men vad den borgerliga majoriteten vill framkommer rätt tydligt. Genom att ösa på mer direktiv och fler arbetsuppgifter fördröjs trafikpolitiska utredningen. Därmed förlängs 1963 års beslut och vi får leva med det ännu många år. Det vill vi för vår del undvika.

Herr SVEN GUSTAFSON i Göteborg (fp) kort genmäle:

Herr talman! När jag gjorde en redovisning av vad utskottet hade åstadkommit i fråga om gemensamma skrivningar på grundval av motioner var jag mycket angelägen att säga, att det parlamentariska läget har stimulerat samtliga partier till att försöka få samlande lösningar. Jag tycker att det är värdefullt att vi har kunnat göra det.

Sedan tar också herr Rosqvist upp uttalandet på s. 10. Han har tydligen inte alls lyssnat på den debatt som vi har fört tidigare här. Det som skiljer uttalandet från 1963 års trafikbeslut är ju att vi menar att man skall ta hänsyn till de samhällsekonomiska kostnaderna. Men, säger herr Rosqvist, det går inte; vägkostnadsutredningen har ju arbetat så många år och inte lyckats med det. Direktiven för den trafikpolitiska utredningen går dock ut från att man i stället för att ha rent företagsekonomiska kalkyler skall ha samhällsekonomiska kalkyler. Om herr Rosqvists uttalande står fast skulle det innebära att trafikpolitiska utredningen i stort sett kunde lägga ned sitt arbete. Det kan väl rimligen inte vara meningen?

Herr ROSQVIST (s) kort genmäle:

Herr talman! I vad gäller trafikpolitikens inriktning och hänsynstagandet till de samhällsekonomiska kostnaderna vill jag poängtera att i den skrivning som ni har presenterat för riksdagen blandar ni ihop de samhällsekonomiska kostnaderna med konkurrens och med en ren marknadsekonomi. Det är det som vi för vår del vill försöka komma bort från. Vi vill finna nya vägar för att lösa transport- och kommunikationsproblemen.

Herr SVEN GUSTAFSON i Göteborg (fp) kort genmäle:

Herr talman! Om herr Rosqvist läser vårt uttalande en gång till ser han sammanhanget.

Herr SCHÖTT (m):

Herr talman! Trafikutskottets betänkande nr 8 behandlar en rad olika frågor på trafikpolitikens område. För min del skall jag begränsa mig till att beröra en enda fråga, den om breddning av järnvägslinjen Kalmar—Berga.

Representanter för Kalmar län har många gånger i olika sammanhang erinrat om att länet ligger mycket illa till i de statistiska tabellerna för riket, exempelvis i fråga om genomsnittsinkomst, skatteunderlag, antal ungdomar till högre utbildning, bostadsstandard osv.

En av de främsta anledningarna till Kalmar läns otillfredsställande utveckling är utan tvivel länets dåliga järnvägskommunikationer. Än en gång vill jag från denna talarstol också erinra om att inget län drabbats så

hårt av järnvägsnedläggelser som Kalmar län, där sedan år 1950 ca 50 mil järnväg lagts ned. På Västkusten är järnvägsförbindelserna goda, men på ostkusten saknas alltså en järnväg som en naturlig förbindelse mellan Kalmar läns huvudorter. Om en sådan järnväg funnits, skulle enligt många bedömning utvecklingen av länets näringsliv ha blivit en helt annan än den som nu ägt rum. Under dessa av mig här refererade förhållanden framstår därför helt naturligt varje förbättring av länets järnvägskommunikationer som ytterst angelägen.

Dessa synpunkter har redovisats många gånger, senast i flera motioner till årets riksdag. I dessa motioner har också erinrats om hur under senare år intresset i Kalmar län koncentrerats till en breddning av även resterande del av den ursprungligen smalspåriga delen Kalmar—Berga, dvs. av den 32,5 km långa sträckan Sandbäckshult—Berga. För en sådan breddning talar många skäl, bl. a. nu också sysselsättnings- och trafik-säkerhetsskäl samt, på senare tid, även energifrågan, som kommit många att inse järnvägens stora värde som trafikalternativ.

Herr talman! Det är med stor tillfredsställelse som vi motionärer i denna järnvägsfråga — representerande riksdagens samtliga demokratiska partier — tagit del av trafikutskottets betänkande. Här säger ett enigt utskott klart ifrån att vägande skäl talar för ett bifall till motionärernas förslag om breddning av bandelen Sandbäckshult—Berga. Utskottet föreslår vidare, fortfarande enhälligt, att Kungl. Maj:t snarast prövar möjligheterna att genom arbetsmarknadsverkets försorg låta utföra breddningen samt vidtar de åtgärder som i anledning härav är påkallade — i syfte inte minst att få till stånd det sammanhängande järnvägsnät inom regionen som både för näringslivets del och i övrigt framstår som angeläget. Utskottet föreslår till slut att riksdagen ger Kungl. Maj:t detta till känna.

Motionärernas tacksamhet för detta enhälliga och kraftfulla uttalande delas av många i Kalmar län som en följd av år kämpat för denna järnvägsfråga och av många som för sin framtida utkomst är beroende av en lycklig lösning av frågan.

I Kalmar län var vi något besvikna när trafikutskottet avböjde en inbjudan att i vår besöka länet. Avsikten var att ordentligt informera utskottet om länets trafikproblem, bl. a. den här järnvägsfrågan. Med glädje konstaterar vi nu att det uteblivna besöket inte inneburit någon olycka i detta fall. Utan att besöka länet har utskottet nämligen i denna fråga åstadkommit ett klarläggande och värdefullt betänkande. Tacksamheten härför — jag upprepar det — är mycket stor.

Herr talman! Till slut vill jag endast understryka angelägenheten av att Kungl. Maj:t snabbt och målmedvetet följer upp det beslut i frågan som riksdagen om en stund kommer att fatta. Det innebär att ett i fråga om järnvägskommunikationer styvmoderligt behandlat län får en om också relativt blygsam så dock mycket värdefull hjälp i sin svåra kommunikationssituation.

Jag ber att få yrka bifall till utskottets hemställan.

Fredagen den
17 maj 1974

*Den statliga trafik-
politiken, m. m.*

Herr TORWALD (c):

Herr talman! Jag har begärt ordet för att något kommentera innehållet i motionerna 122, 502 och 1071 som jag tillsammans med några partikamrater väckte vid denna riksdags början.

Låt mig först redovisa en del förhållanden i Göteborgsområdet. I början av 1960-talet fanns det sju järnvägar som gick in mot Göteborgs centrum. Alla dessa gav en god service åt såväl industri- som kontorsanställda. Numera har två av dessa järnvägar nedlagts och på de återstående fem linjerna är det endast västra stambanan som på sträckan Alingsås-Göteborg erbjuder tillfredsställande tågförbindelser för de anställda i både industri- och kontorsverksamhet. I övrigt är det endast Borås- och Bohusbanorna som gör det möjligt för kontorsanställda med normala arbetstider att utnyttja tåg för resan till och från arbetet. För stationerna mellan Älvängen och Göteborg på Bergslagsbanan liksom mellan Anneberg och Göteborg på Västkustbanan finns det över huvud taget inga tågförbindelser i anslutning till normala arbetstider. Speciellt anmärkningsvärt finner jag det vara att Volvoarbetare som bor längs Bohusbanan ej har möjlighet att ta tåget till Säve station och sedan spårvägsbuss till Volvo.

Det är i första hand tre skäl som talar för att man åter bör göra det möjligt för de anställda att i ökad utsträckning utnyttja tågen vid sina resor till och från arbetet: tågen medför i regel kortare restider och bättre komfort, tågen är fördelaktigare ur miljö- och trafiksäkerhetssynpunkt och genom att utnyttja tåg för arbetsresorna avlastar man i motsvarande mån infartslederna och de centrala delarna av staden från bil- och busstrafik.

Resandeunderlaget längs nyssnämnda järnvägslinjer har stigit ganska kraftigt eftersom det har förekommit en mycket stark inflyttning till orterna längs såväl Västkust-, Bergslags- och Boråsbanan som Bohusbanan. Men på grund av den dåliga service som SJ lämnat på tågsidan har många föredragit – eller tvingats – att utnyttja egen bil för resorna till och från arbetet. Låt mig för övrigt få lämna några sifferuppgifter som belyser detta förhållande.

Från år 1965 till år 1970 ökade antalet inpendlare med cirka 12 procent eller med 3 500 pendlare per dag. Under samma tid sjönk antalet resenärer med tåg till och från Göteborg med inte mindre än 55 procent, eller från 63 900 till 28 500. Fram till 1972 har nedgången fortsatt med 15 procent och antalet resenärer var då nere i 24 200.

Övrig kollektivtrafik med buss respektive spårvagn minskade mellan åren 1965 och 1970 med 10 procent från 238 000 till 216 000 resenärer. Mellan 1970 och 1972 var minskningen 4 procent och antalet resenärer var då 207 000.

Det är alltså uppenbart att kollektivtrafiken på järnväg reducerats oerhört mycket snabbare än annan kollektivtrafik, något som måste beklagas men som dock synes vara ett resultat av en målmedveten styrning från SJ:s sida.

Mot bakgrund av vad jag nyss anfört finner jag det vara naturligt att hävda att SJ – inte minst av energiförbruknings-skäl – borde helhjärtat satsa på anskaffning av lämpliga motorvagnar för att på detta sätt söka

överföra arbetsresor i lokaltrafik från landsväg till järnväg i största möjliga utsträckning.

Utskottet har ej funnit någon särskild åtgärd påkallad från riksdagens sida i anledning av vår motion utan räknar med att motionens krav i alla fall skall bli beaktade. Jag vill varmt och enträget instämma i denna förhoppning, eftersom dessa frågor har så stor betydelse för många människor i Göteborgsregionen.

I motionen 502 har jag yrkat på inrättandet av en fristående permanent statlig enhet för att samordna investeringar och drift vid de statliga kommunikationsföretagen.

Riksdagens revisorer har i en skrivelse den 25 oktober 1973 påtalat bristen på ett dylikt organ. Man anser bl. a. att SJ:s kalkyler i samband med krav på nedläggning av bandelar är ganska vagt underbyggda samt att ingen analys görs huruvida trafikfördelningen mellan olika transportsätt blir rimlig ur samhällsekonomisk synvinkel. Revisorerna betecknar det vidare som en brist att nedläggningskalkylerna aldrig har underkastats någon form av efterhandskontroll genom jämförelser med det faktiska händelseförhoppet efter kalkyltillfällena. Och man uttalar av allt att döma välgrundade tvivel på riktigheten av att använda en trafiksvag bandels driftunderskott som enda kriterium på att trafiken på bandelen bör läggas ned.

Det är uppenbart att såväl enskilda som företag är ganska missnöjda med den bristande koordinationen mellan olika statliga trafikföretags aktiviteter. Inte minst den akuta energibristen, som man av allt att döma måste leva med i framtiden, gör det angeläget att man på bästa möjliga sätt samordnar tillgängliga transportresurser. Efter kraftiga påstötningar, inte minst från centerpartiets sida, pågår dock för närvarande det viktiga arbetet med upprättande av regionala trafikförsörjningsplaner.

Vid genomförandet av dessa trafikförsörjningsplaner är det ju inte bara möjligt utan sannolikt att tänkbara investeringsobjekt kommer att konkurrera med varandra, exempelvis investeringar i isbrytare med upprustning av norra stambanan, anläggning av flygplatser för affärs- och linjeflyg vid Norrlands tätorter med bibehållandet av viss persontrafik på inlandsbanan etc. På samma sätt kan för SJ av företagsekonomiska skäl önskvärda nedläggningar av vissa bandelar medföra ur samhällets synpunkt icke önskvärd överföring av transporter till bil med ökad belastning på vägnätet som följd.

Utskottet vill inte nu förorda någon åtgärd från riksdagens sida med anledning av denna motion utan synes förutsätta att Kungl. Maj:t framdeles kommer att betrakta här framförda synpunkter vid handläggning av hithörande frågor. Skulle så inte bli fallet förbehåller jag mig rätten att återkomma.

Till sist vill jag bara notera att utskottets majoritet ställt sig positiv till de åtgärder som vi förordat i motionen 1071, varför jag av tidsskäl avstår från ytterligare argumentation beträffande behovet av ändrad taxepolitik från SJ:s sida liksom av en upprustning av SJ:s rullande materiel inte minst på det s. k. olönsamma nätet.

Herr talman! Jag har inget annat yrkande än om bifall till utskottets hemställan.

Fredagen den
17 maj 1974

*Den statliga trafik-
politiken, m. m.*

Herr KONRADSSON (s):

Herr talman! När riksdagen förra året beslutade om nya och ändrade bidragsregler för viss busstrafik var det mot bakgrunden av att den tidigare bidragsgivningen hade verkat konserverande på en irrationell trafikstruktur.

Grunden för det nya bidragssystemet är att kommunerna har det primära ansvaret för den lokala kollektiva persontrafiken. Det är kommunerna som upprättar trafikförsörjningsplaner, vilka sedan ligger till grund för både den kommunala och den statliga bidragsgivningen till trafikutövarna. Det är också kommunerna som förmedlar det statliga bidraget till trafikutövarna efter de särskilda regler som gäller för kostnadstäckning till s. k. förlustlinjer. I det sammanhanget vill jag påpeka den bristen att det inte föreligger något krav på kostnadsutjämning mellan lönsamma och icke lönsamma linjer. En enskild trafikutövare med tillstånd för både beställningstrafik och linjetrafik kan således driva beställningstrafiken och vissa linjer med mycket god lönsamhet och samtidigt ställa krav på full kostnadstäckning för sådana förlustlinjer som en kommun anser vara värdefulla att bevara. Redan av detta skäl kan befaras att även det nya bidragssystemet kan verka konserverande på en irrationell trafikstruktur.

Till detta kommer att en del kommuner kan pressas att vid upphandling av skolskjutsar och annan kompletteringstrafik medverka till en ytterligare ökad lönsamhet på redan vinstgivande linjer utan att därför kunna påverka en kostnadsutjämning till förmån för viktiga men förlustgående linjer.

Många mindre kommuner som är i avsaknad av experthjälp på det här området upplever också uppkollning av kostnadskalkyler och förhandlingar med trafikföretag som mycket komplicerade.

De här påtalade problemen är störst i kommuner där trafiktillstånden är uppdelade på flera trafikutövare. I vissa fall kan det gå så långt, att kommunerna avstår från att bygga ut den kollektiva persontrafiken efter de målsättningar som de från början har haft.

Ett exempel på detta är Laxå kommun i Örebro län. Där hade kommunfullmäktige för drygt ett år sedan antagit en trafikförsörjningsplan, vilken med ett effektivt utnyttjande av fordon skulle kunna ge en god trafikservice åt kommuninvånarna till rimliga kostnader. Planen var uppbyggd på en samordning mellan linje- och kompletteringstrafik och garanterade invånarna oavsett bostadsort att en gång i veckan kunna besöka centralorten med minst tre timmars uppehållstid. Kommunstyrelsen, som hade att verkställa fullmäktiges beslut, skötte förhandlingarna med olika privata trafikutövare och parterna var överens om att kommunen skulle söka och inneha trafiktillstånden. Ett sådant förfarande var praktiskt; dels därför att kommunen ensam hade ansvaret för den kollektiva persontrafikens omfattning inom kommunens gränser, dels därför att kommunen var beredd att ta på sig det administrativa arbetet för tidtabeller, taxor, tillståndsansökningar och samordning av verksamheten. I en första omgång, efter ansökan till länsstyrelsen, fick också Laxå kommun tillstånd att med egna koncessioner temporärt bedriva trafiken efter det tänkta mönstret. Det drog emellertid ut något på tiden

med igångsättningen av verksamheten, och när allting så småningom var klart för igångsättning och kommunen ansökte om förlängda tillstånd meddelade länsstyrelsen avslag. Anledningen till avslaget var – enligt länsstyrelsens bedömning – att det inte var kommunen som var ägare till fordonen, och man hänvisade till att kommunikationsdepartementet tolkade yrkestrafikförordningen så att endast trafikutövare kan vara koncessionsinnehavare. Detta tolkas av länsstyrelsen som krav på fordonsinnehav.

Den komplicerade situation som då uppstod beträffande olika trafik tillstånd uppdelade på flera trafikutövare har gjort att Laxå kommunstyrelse ännu inte har ansett sig kunna fullfölja och verkställa fullmäktiges beslut om intentionerna i trafikförsörjningsplanen.

Herr talman! Det är mot bakgrunden av sådana här exempel man får se argumenteringen i motionen 789. Vi som står som undertecknare av motionen anser att trafik tillståndet bör ligga hos den part som har det primära ansvaret för den samlade trafikverksamheten. Först då kan man få ett rationellt utnyttjande av fordonsparken; en riktig kostnadsfördelning mellan olika linjer och därmed bästa tänkbara service för människorna i glesbygden.

Jag har också den uppfattningen att utskottet delar våra synpunkter på den här frågan och att översynen av yrkestrafikförordningen kommer att medföra att de här problemen blir lösta.

Jag har därför inget annat yrkande än om bifall till vad utskottet hemställt.

I detta anförande instämde herrar Larsson i Karlskoga, Strömberg i Vretstorp, Hagberg i Örebro och Sundelin (samtliga s).

Herr TURESSON (m):

Herr talman! Under de första timmarna av denna långa trafikpolitiska debatt var jag förhindrad att närvara i kammaren på grund av sammanträde med SJ:s styrelse.

Det har avgivits många motioner till årets riksdag i de trafikpolitiska frågorna, och det vittnar om ett stort och glädjande intresse för statens järnvägar, även om det intresset ibland är väl negativt. I själva verket är det naturligt att SJ är föremål för intresse från den svenska riksdagen och från svenska folket. De stora avstånden i vårt land ger ju järnvägstransporterna en alldeles särskilt betydelsefull plats i kommunikationernas nätverk. Detta gäller godstransporter på framför allt stora avstånd. Men det gäller också personbefordran såväl mellan inbördes avlägsna orter som i form av daglig pendling mellan bostad och arbetsplats i våra koncentrerade tätortsregioner.

När man bedömer SJ:s verksamhet glömmar man tyvärr ofta bort, att järnvägstrafiken har en svaghet som består i utpräglad tröghet i fråga om möjligheterna att anpassa de fasta anläggningarna till ändrade förhållanden. Och från den tid för 100 år sedan och mera, då våra järnvägslinjer planerades och byggdes, har förhållandena i vårt samhälle ändrats mycket radikalt. Befolkningsomflyttningen från landsbygd till tätorter har tunnat ut resandeunderlaget i stora delar av landet, så att inkomsterna av

Fredagen den
17 maj 1974

*Den statliga trafik-
politiken, m. m.*

kollektivtrafiken i många fall inte längre täcker dess kostnader. Industri-
anläggningar, som en gång för länge sedan motiverade byggandet av en
viss bandel, läggs ned eller flyttas, och så blir trafiken på den bandelen
olönsam.

Om man i dag inte alls hade några järnvägar i Sverige men skulle bygga
upp ett järnvägsnät, då skulle detta i första hand av dessa skäl få ett helt
annat utseende än det nuvarande. Det skulle anpassas till de behov av
kollektiva transporter av människor och gods som föranleds av dagens
och morgondagens befolknings- och näringsgeografiska kartbilder – inte
av gårdagens.

Men nu ligger de där de en gång lagts – rälsar och bangårdar, broar
och viadukter, godsmagasin och stationshus. Det går bara inte att göra
några väsentliga omflyttningar av allt detta – möjligheterna till an-
passning av dessa fasta anläggningar till det förändrade samhället är små.

Men själva trafiken kan anpassas till de ändrade förhållandena. Det har
också skett i mycket stor omfattning. Det har ofta varit en smärtsam
procedur för alla dem som berörts – allmänheten, kommunerna och
personalen. Men det är riksdagen som lagt fast de grundläggande
principerna för hur sådana förändringar skall utföras. Och det är Kungl.
Maj:t som i alla mer väsentliga fall beslutar om dem. Men det räcker inte
med att inskränka eller lägga ned trafik, som inte bär sig. Kostnadssteg-
ringarna – och de har varit särskilt stora i den personalintensiva
järnvägsdriften – måste också mötas med tekniska rationaliseringar och
ökat transportarbete per anställd eller per bankilometer eller hur det nu
skall uttryckas. Utan att överdriva kan man konstatera att SJ undergått
en mycket betydande rationalisering, modernisering och anpassning till
dagens situation. Mycket återstår dock att göra.

Men teknisk rationalisering kostar pengar, och det är riksdagen som
bestämmer storleken på SJ:s investeringsramar. Det är naturligtvis alldeles
rätt och riktigt att riksdagen ställer stora krav på SJ. Men statsmakterna,
Kungl. Maj:t och riksdagen, måste också ha i minnet att det finns ett
ofrånkomligt samband mellan önskemål och kostnadstäckning. Det är
lätt att skriva önskelistor med krav på upprätthållandet av olönsam trafik
och minskning av anslaget för att täcka dess förluster, med krav på flera
tåg, snabbare tåg, bekvämare tåg, säkrare tåg och billigare biljetter, på
högre transportkvalitet och lägre fraktsatser, på flera järnvägsvagnar men
sänkta investeringsanslag.

Det är som sagt lätt att skriva önskelistor. Men det är betydligt svårare
att få ekvationer med så motstridiga krav att gå ihop. SJ är naturligtvis
berett att utföra alla de uppgifter som statsmakterna ålägger företaget.
Något annat vore ju helt orimligt. Men om sådana uppgifter ger
underskott måste SJ kräva ersättning av statsmedel, eftersom riksdagen
bestämt att SJ skall drivas enligt företagsekonomiska principer.

Man kommer inte förbi kostnaderna i ett företag som skall drivas
affärsmässigt. Det vore fel att belasta vissa av SJ:s trafikanter för täckning
av underskott på annan trafik. SJ skulle dessutom i så fall förlora kunder
på grund av för höga taxor. Om man skall kunna bedöma SJ:s verksamhet
och företagets effektivitet, är det också nödvändigt att hålla fast vid det
företagsekonomiska synsättet.

Det är klart att SJ kan förbättra transportservicens kvalitet och ingå bindande avtal om transporttider och också hålla dessa avtal, men sådan service är dyrbar. Man kan fråga sig om de kunder som kan tänkas ställa krav är beredda att betala merkostnaderna för just denna service. Andra trafikanter skall naturligtvis inte stå för dessa merkostnader, och de vill det säkert inte heller.

Man kan också fråga sig om de trafikanter som har krav på sådan högkvalitativ service är beredda att betala ersättning till SJ i form av någon sorts skadestånd, om deras gods inte kommer SJ till handa i tid. Sådana situationer kan mycket väl tänkas, och de måste beaktas innan man ger sig in på nya vägar.

Det företag som skall drivas affärsmässigt måste ha ganska stor handlingsfrihet. SJ har också möjlighet att bl. a. göra taxenedsättningar när det är ekonomiskt motiverat för företaget. SJ måste få behålla denna frihet.

Personligen skulle jag gärna vilja se att SJ fick en chans att pröva om en rejäl nedsättning av biljettpriserna kunde tillföra persontrafiken så många nya resenärer att det blev lönsamt. Ett sådant försök är emellertid ett ekonomiskt äventyr, och SJ kan inte gå in för det om inte statsmakterna ställer ekonomiska garantier av storleksordningen 40 à 50 miljoner kronor. Är riksdagen beredd att göra det?

Herr talman! Jag har velat göra dessa små kommentarer i anslutning till dagens trafikpolitiska debatt för att fästa uppmärksamheten på främst två förhållanden.

För det första har riksdagen ännu inte ändrat på det beslut som ålägger SJ-ledningen att driva företaget i enlighet med företagsekonomiska principer. Därför måste SJ alltid hävda kravet på kostnadstäckning för allt utfört trafikarbete. Det är för SJ likgiltigt om denna kostnads- täckning sker med trafikintäkter eller med av riksdagen anvisade anslag.

För det andra kan ett affärsföretag inte överleva, om det inte har en vid handlingsfrihet. Denna kan inte tillåtas bli inskränkt genom ingripanden uppifrån, vare sig dessa är konstitutionellt korrekta eller inte.

Herr LOTHIGIUS (m) kort genmäle:

Herr talman! Kanske någon del av herr Turessons anförande var riktad mot mig. Därför vill jag säga till herr Turesson:

Sitter man i SJ:s styre

är det klart att man är lojal.

Annars anses man som pyre

i ett verk som vissa kallar femme fatale.

Herr BLOMKVIST (s):

Herr talman! Jag och mina partivänner från Skaraborgs län har i motionen 557 tagit upp några viktiga regionalpolitiska frågor för ett begränsat område i vårt hemlän, nämligen Vänerområdet.

I inrikesutskottets betänkande nr 7, som riksdagen behandlade för några dagar sedan, prövade utskottet även vårt förslag om lokaliserings- stöd för en fortsatt industriell utveckling i hamnkommunerna i Skara- borgs län:

Fredagen den
17 maj 1974

*Den statliga trafik-
politiken, m. m.*

I motionen 480 har vi nu hemställt om att riksdagen som sin mening ger Kungl. Maj:t till känna vad vi i motionen hade framfört om en statlig medverkan för att garantera en godtagbar trafikförsörjning inom Vänerregionen i Skaraborgs län. Här gäller det då framför allt garantier för bevarandet av järnvägslinjen Gårdsjö—Mariestad—Forshem—Lidköping—Vara.

I detta sammanhang vill jag gärna uttrycka vår glädje över de stora ekonomiska insatser som staten har gjort för att förbättra transportmöjligheterna i Vänerregionen, t. ex. fördjupningen av Trollhätte kanal och genomförandet av åretruntsjöfarten i hela Vänerområdet.

Jag vill här också framhålla att denna stora statliga satsning verkligen har följts upp av betydande investeringar till upprustningar av flera hamnar runt Väneren. För oss motionärer framstår det som självklart att allt nu göres som göras kan för att utnyttja denna regionalpolitiska satsning.

De statliga insatser som gjorts genom utbyggnaden av Trollhätte kanal och för Vänersjöfartens framtida utveckling bör kunna skapa goda förutsättningar för regionens utveckling. Det finns också många skäl som talar för att de företagna statliga investeringarna i utbyggnaden av Trollhätte kanal och för vintersjöfarten kommer att följas upp i den pågående trafikplaneringen.

I anslutning härtill kommer med säkerhet berörda organ att samordna och utforma arbetet efter en helhetssyn på de trafikpolitiska frågorna.

I samband med behandlingen av motionen har trafikutskottet gjort följande uttalande: "I avvaktan på resultatet av det nu pågående regionala trafikplaneringsarbetet och då nedläggning av berörda bandelar från SJ:s sida inte har aktualiserats finner utskottet emellertid någon särskild åtgärd i frågan inte påkallad och avstyrker därför motionen." Jag skall här bara göra några korta kommentarer till detta uttalande.

Det är riktigt, som utskottet framhåller, att SJ inte tagit upp frågan om nedläggning av berörda bandelar. Jag vill dock peka på att i mitt hemlän har tidigare lönsamhetsundersökningar tyvärr medfört omfattande nedläggningar av olika bandelar i skilda regioner av länet. Under de senaste årtionedena har således i ett flertal linjer, turer och hållplatser indragits. Jag vill ändå erkänna att jag i dag har en viss förståelse för att utskottet inte velat göra något uttalande i den av oss aktualiserade frågan. Men med tanke på det framtida behovet av tillfredsställande trafikservice för regionen hade det varit befogat, tycker jag, att utskottet uttryckt en mera positiv inställning till bevarandet av järnvägsnätet inom denna region, inte minst beroende på att det måste vara en viktig uppgift att i dag och för framtiden skapa allt bättre förutsättningar för den kollektiva persontrafiken och den kollektiva godstrafiken.

En sådan utveckling skulle kunna innebära en bättre service för befolkningen och för näringslivet, samtidigt som SJ inte behöver gå ut på landsvägarna. Enligt motionärernas mening finns det alltså många skäl som talar för att man inom Vänerregionen i Skaraborgs län bör utnyttja den spårbundna trafikens kapacitet och utvecklingsmöjligheter. Vi ser också järnvägslinjen Gårdsjö—Mariestad—Forshem—Lidköping—Vara som en viktig hörnsten i trafikförsörjningen i länets Vänerregion.

I den pågående regionala trafikplaneringen, som i stor utsträckning berör järnvägsnätet, bör man kunna finna en acceptabel lösning av person- och godstrafiken på berörda bandelar.

Jag vill till sist uttala förhoppningen att departementschefen liksom trafikutskottet på ett positivt sätt kommer att stödja sådana här trafikpolitiska insatser i Skaraborgs län.

Med detta anförande, i vilket herr Jansson (s) instämde, var överläggningen slutad.

Punkten 1

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

Den som vill att kammaren till kontraposition i huvudvoteringen angående trafikutskottets hemställan i betänkandet nr 8 punkten 1 antar reservationen nr 1 av herr Mellqvist m. fl. röstar ja, den det ej vill röstar nej.

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

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

Ja — 141
Nej — 15
Avstår — 151

I enlighet härmed blev följande voteringsproposition uppläst och godkänd:

Den som vill att kammaren bifaller trafikutskottets hemställan i betänkandet nr 8 punkten 1 röstar ja, den det ej vill röstar nej.

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

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

Ja — 155
Nej — 152

Fredagen den
17 maj 1974

*Den statliga trafik-
politiken, m. m.*

Punkterna 2-4

Kammaren biföll vad utskottet i dessa punkter hemställt.

Punkten 5

Propositioner gavs på bifall till 1:o) utskottets hemställan, 2:o) reservationen nr 3 av herr Mellqvist m. fl. samt 3:o) reservationen nr 4 av herr Magnusson i Kristinehamn, och förklarades den förstnämnda propositionen vara med övervägande ja besvarad. Då herr Mellqvist begärde votering upptogs för bestämmande av kontrapositionen ånyo de båda återstående propositionerna, av vilka den under 2:o) angivna förklarades ha flertalets mening för sig. Sedan herr Magnusson i Kristinehamn begärt votering även beträffande kontrapositionen upplästes och godkändes följande voteringsproposition:

Den som vill att kammaren till kontraposition i huvudvoteringen angående trafikutskottets hemställan i betänkandet nr 8 punkten 5 antar reservationen nr 3 av herr Mellqvist m. fl. röstar ja,
den det ej vill röstar nej.

Vinner nej har kammaren till kontraposition i nämnda votering antagit reservationen nr 4 av herr Magnusson i Kristinehamn.

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

Ja — 138
Nej — 15
Avstår — 153

I enlighet härmed blev följande voteringsproposition uppläst och godkänd:

Den som vill att kammaren bifaller trafikutskottets hemställan i betänkandet nr 8 punkten 5 röstar ja,
den det ej vill röstar nej.

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

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

Ja — 153
Nej — 139
Avstår — 15

Punkterna 6-9 a

Kammaren biföll vad utskottet i dessa punkter hemställt.

Punkten 9 b

Nr 84

Fredagen den
17 maj 1974

*Den statliga trafik-
politiken, m. m.*

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

Den som vill att kammaren bifaller trafikutskottets hemställan i betänkandet nr 8 punkten 9 b röstar ja,
den det ej vill röstar nej.

Vinner nej har kammaren bifallit reservationen nr 5 av herr Magnusson i Kristinehamn.

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

Ja — 292
Nej — 15

Punkterna 9 c och d samt 10--12

Kammaren biföll vad utskottet i dessa punkter hemställt.

§ 5 Meddelande ang. plena under återstoden av vårsessionen

Herr TALMANNEN yttrade:

Såsom tidigare meddelats börjar kammarens bordläggningsplenium måndagen den 20 maj kl. 13.00. Därvid besvaras 10 interpellationer.

Arbetsplenium tisdagen den 21 maj kl. 10.00 inleds med dechargede-batt och torde komma att fortsättas på kvällen.

Vid arbetsplenium onsdagen den 22 maj kl. 9.00 debatteras bl. a. den statliga kulturpolitiken. Kvällsplenum anordnas inte på onsdagen, och fredagen den 24 maj hålls inget sammanträde.

Samtliga sammanträden under veckan den 27 – 31 maj är arbetsplena. Sammanträdena börjar kl. 11.00 måndagen den 27 maj och kl. 9.00 övriga dagar. Det torde bli ofrånkomligt att fortsätta samtliga dessa sammanträden på kvällen. Den sista frågestunden äger rum torsdagen den 30 maj.

Sammanträdet onsdagen den 29 maj inleds med behandling av socialutskottets betänkande angående abortlagen. Med ändring av tidigare planer kommer inrikesutskottets betänkande om anställningstryggheten att företas till behandling torsdagen den 30 maj och finansutskottets betänkande angående kompletteringspropositionen m. m. att debatteras på vårsessionens sista dag, fredagen den 31 maj. Man måste därför – såsom tidigare nämnts – räkna med kvällsplenum även fredagen den 31 maj.

Fredagen den
17 maj 1974

Ang. konjunkturpolitiskt motiverade extra barnbidrags betydelse för utgående socialhjälp

Herr TALMANNEN anförde:

Jag får meddela att jag kommer att kalla riksdagen att sammanträda till höstsessionen onsdagen den 16 oktober 1974 kl. 11.00.

§ 7 Ang. konjunkturpolitiskt motiverade extra barnbidrags betydelse för utgående socialhjälp

Herr socialministern ASPLING erhöll ordet för att besvara herr Romanus' (fp) i kammarens protokoll för den 10 maj intagna fråga, nr 201, och anförde:

Herr talman! Herr Romanus har frågat mig om jag anser att konjunkturpolitiskt motiverade extra barnbidrag bör leda till en minskning av utgående socialhjälp.

Med anledning av uppgifter om att det extra tillägg till barnbidraget som betalades ut i april månad i år i vissa fall dragits av från utgående socialhjälp har jag i ett uttalande den 30 april framhållit att avsikten med det extra tillägget var att tillföra barnfamiljerna ett extra konsumtionsstöd till den normala hushållsbudgeten. Det ankommer på vederbörande kommunala organ att bedöma behovet av socialhjälp. Det står emellertid klart att en avräkning av det extra barnbidragstillägget mot annars utgående socialhjälp inte stämmer med de intentioner som låg bakom statsmakternas beslut. De barnfamiljer som behöver socialhjälp tillhör de betalningssvagaste i samhället, och det är givet att även dessa familjer har behov av det extra konsumtionsstödet.

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

Herr ROMANUS (fp):

Herr talman! Jag ber att få tacka socialministern för svaret. Det är ett klagörande och välgörande besked.

Enligt min uppfattning är den metodik för konjunkturstimulans som regeringen här använt bra. Både från konjunkturpolitisk synpunkt och från fördelningspolitisk är det lämpligt att betala ut extra barnbidrag. Det ger en stimulans av köpkraften, och det ger också en garanti för att stödet kommer till människor som behöver denna extra köpkraft. Jag hoppas att den metodiken kommer att tillämpas även i fortsättningen, och det är därför jag har ställt den här frågan.

Om ett extra barnbidrag skall få avsedd effekt får det inte hända att avdrag görs i den utgående socialhjälp med anledning av det extra barnbidraget, vilket uppenbarligen har skett i vissa fall. Det har påvisats i en liten utredning som gjorts av nykterhetsorganisationen Verdandi. Tyvärr har jag inte, trots vissa ansträngningar, lyckats få tag på utredningen men det är tydligt att socialministern bekräftar att sådana här avdrag har gjorts från socialhjälp.

Om det är några som har behov av ett extra barnbidrag i ett ansträngt

Fredagen den
17 maj 1974

*Om kompetenskrav
för att få utföra
tillpassning av kon-
taktlinser*

ekonomiskt läge, är det naturligtvis familjer som har en sådan situation att de får socialhjälp. Det är riktigt, som socialministern säger, att det är kommunen som avgör hur bestämmelserna skall tillämpas. Men det finns inte någonting som hindrar att man låter socialhjälpens utgå oreducerad, trots att staten betalar ut ett extra barnbidrag. I själva verket behöver man över huvud taget inte ta hänsyn till barnbidraget när man gör upp de här socialhjälpnormerna. Det sker exempelvis inte i Storstockholmskommunerna, om jag är rätt underrättad.

Jag hade inte observerat att socialministern gjorde ett uttalande den 30 april, och jag är rädd att flera andra inte heller har lagt märke till det. Jag hoppas att de som handlägger socialhjälpfrågorna ute i kommunerna får besked om vad herr Aspling har sagt, så att det här förfarandet inte upprepas.

Jag ber att än en gång få tacka för svaret.

Herr socialministern ASPLING:

Herr talman! Som jag nämde i mitt svar ankommer det på de kommunala organen att bedöma socialhjälpbehovet och besluta om vilka belopp som skall utgå. Jag vill emellertid nämna för herr Romanus att samtliga sociala centralnämnder genom Kommunförbundet nyligen har fått information om mitt uttalande i den här frågan. Således har mitt uttalande genom Kommunförbundets försorg gått ut direkt till centralnämnderna.

Överläggningen var härmed slutad.

§ 8 Om kompetenskrav för att få utföra tillpassning av kontaktlinser

Herr socialministern ASPLING erhöll ordet för att besvara herr Mellqvists (s) i kammarens protokoll för den 9 maj intagna fråga, nr 190, och anförde:

Herr talman! Herr Mellqvist har frågat mig om jag uppmärksammat att användningen av kontaktlinser ökat starkt och att tillpassningen till icke obetydlig del utförs av optiker som saknar legitimation eller av personer med bristfällig utbildning och om jag är beredd att medverka till att kompetenskrav utformas som ger kontaktlinsbäraren garanti för fullgod tillpassning av linserna.

Den fråga som herr Mellqvist tar upp har uppmärksamrats inom en av socialstyrelsen tillsatt arbetsgrupp med uppgifter inom ögonsjukvård och synvård. Arbetsgruppen har bl. a. att beakta utbildnings- och kompetensfrågor beträffande legitimerade glasögonoptiker. I detta sammanhang har man också tagit upp frågan om kompetenskrav för kontaktlinstillpassning. Enligt vad jag inhämtat avser arbetsgruppen att föreslå införande av regler som skulle ge legitimerade optiker en mer självständig ställning i fråga om kontaktlinstillpassning, under förutsättning att de genomgått viss godkänd specialutbildning. Eftersom verksamheten med kontaktlinser sålunda är föremål för uppmärksamhet utgår jag från att det skall bli möjligt att komma till rätta med de brister på området som herr Mellqvist påtalat.

Fredagen den
17 maj 1974

*Om bättre överens-
stämmelse mellan
skolstadgan och
gällande bestämmel-
ser vid inbyggd
utbildning*

Herr MELLQVIST (s):

Herr talman! Jag ber att få tacka herr socialministern för svaret.

För två år sedan infördes de s. k. mjuka linserna på den svenska marknaden. Dessa linser är behagliga att bära, åtminstone i början, men de är också framför allt dyra. Speciellt den som inte tidigare tillpassat linser tror att de mjuka linserna är lättare att tillpassa, men de kräver faktiskt samma seriösa och noggranna tillpassning och samma arbetsinsats som en hård kontaktlins samt större hygien, både av tillpassaren och av patienten.

De mjuka kontaktlinserna säljs nu i Sverige av utländska bolag via svenska grossister till bevisligen vilken optiker som helst som vill tillpassa linser, utan något krav på utbildning. Även andra personer än optiker kan börja tillpassa kontaktlinser, och detta förekommer också.

För att en svensk legitimerad optiker skall få tillpassa ett par kontaktlinser måste först en läkarundersökning av patienten ha gjorts. För alla andra behövs dock inte detta, utan marknaden står öppen hur som helst. Om man därför inte gör någonting åt den situation som nu råder, kommer säkerligen också många människors ögon att skadas, och det blir självfallet då patienterna som får sitta emellan.

Efter det mycket positiva svar som socialministern nu har givit på denna enkla fråga angående tillpassning av kontaktlinser kan vi alltså hoppas att denna tillpassning i fortsättningen kommer att utföras av legitimerade optiker och att därigenom en hel del av de svårigheter som för närvarande är rådande kan undanröjas.

Jag tackar än en gång för svaret.

Överläggningen var härmed slutad.

§ 9 Om bättre överensstämmelse mellan skolstadgan och gällande bestämmelser vid inbyggd utbildning

Fru statsrådet HJELM-WALLÉN erhöll ordet för att besvara herr Berndtsons (vpk) i kammarens protokoll för den 10 maj intagna fråga, nr 198, och anförde:

Herr talman! Herr Berndtson har frågat mig, om jag är beredd att medverka till större överensstämmelse mellan skolstadgan och gällande bestämmelser vid inbyggd utbildning, exempelvis i fråga om arbetstid och disciplinära åtgärder.

På vissa linjer i gymnasieskolan förläggs undervisningen i arbetsteknik helt till företag eller annan institution, s. k. inbyggd utbildning. Bestämmelserna för gymnasieskolan gäller givetvis även för den inbyggda utbildningen. Av praktiska skäl är det emellertid nödvändigt att t. ex. de för arbetsstället gällande arbetstiderna tillämpas när eleverna befinner sig på en arbetsplats. I fråga om åtgärder för elevs tillrättaförande gäller redan i dag skolstadgans bestämmelser med det tillägget att även reglerna i kollektivavtal kan användas.

Herr BERNDTSON (vpk):

Herr talman! Undervisning i arbetsteknik och annan undervisning med samma syfte kan helt eller delvis förläggas till annan institution än gymnasieskolan, heter det. Denna undervisning förlägges inte så sällan till större företag som svarar för lärare, lokaler och utrustning. Det finns en hel del problem i samband med den inbyggda utbildningen vilka har föranlett min fråga. Samtidigt som jag tackar statsrådet Hjelm-Wallén för svaret vill jag peka på några av dessa problem.

För undervisning som är förlagd till arbetsställe får de på arbetsstället gällande arbetstiderna tillämpas, sägs det också i svaret, men detta kan i vissa fall leda till skiftgång för sådan elev.

I skolstadgans 56–59 §§ regleras, som det heter, ”åtgärder för elevs tillrättaförande”, men i 60 § behandlas ”disciplinära åtgärder vid inbyggd utbildning”, och där fastställs att bestämmelse i kollektivavtal om rätt för företag eller institution som tillhandahåller utbildningen att vidtaga disciplinära åtgärder mot eleven gäller.

Nu säger statsrådet att skolstadgans bestämmelser gäller med det tillägget att även reglerna i kollektivavtal kan användas. Det behövs nog ett förtydligande av i vilken form skolstadgans paragrafer skall tillämpas på den inbyggda utbildningen. Det tillägg som finns är nämligen delvis oförenligt med vad som gäller i skolsalen.

Naturligtvis kan det finnas många brister i de regler som gäller även för skolan, men det är uppenbart att elev i inbyggd utbildning kommer i en mycket sämre ställning än övriga elever. Med kännedom om den bristande demokratin inom arbetslivet är det inte svårt att föreställa sig vilken situation en elev kan hamna i. Än gäller § 32 och liknande företeelser.

Det har exempelvis förekommit att elev som inte kunnat anpassa sig till skiftgång av den anledningen skilts från den inbyggda utbildningen. Jag vill därför ställa en följdfråga: Kan det vara tillfredsställande att ett privat företag faktiskt får rätt att avbryta utbildningen för en elev i inbyggd utbildning? Är det inte hög tid att se över bestämmelserna på detta område? Det får inte vara så att skolan överlämnar beslutanderätten till privata företag. I stället för att få kompletterande utbildning kan en elev hamna utanför utbildningen genom att företaget utnyttjar sina befogenheter på ett otillbörligt sätt.

Fru statsrådet HJELM-WALLÉN:

Herr talman! Läget är ju det att när elev finns på arbetsplatsen för att studera yrkestekniska ämnen måste de regler gälla som för övrigt finns på arbetsplatsen. Om t. ex. skyddsföreskrifter inte följs har det bedömts lämpligare att kollektivavtalens bestämmelser skall gälla beträffande tillrättaförande än skolreglerna, som inte är skrivna för detta speciella fall. Likadant är det med arbetstiderna. Man måste anpassa sig till utbildningsplatsens arbetstider.

Det är alldeles riktigt att detta inte får leda till otillbörligt utnyttjande. Om en elev måste skiljas från den inbyggda utbildningen bör arbetsgivaren ta kontakt med skolledningen och resonera om det. Skolledningen har fortfarande skyldighet att erbjuda eleven annan utbildning och se om SYO-insatser behöver göras.

Nr 84

Fredagen den
17 maj 1974

*Om bättre överens-
stämmelse mellan
skolstadgan och
gällande bestämmel-
ser vid inbyggd
utbildning*

Fre dagen den
17 maj 1974

Ang. den uppsökande teater- och konsertverksamheten i skolorna

Herr BERNDTSON (vpk):

Herr talman! I praktiken fungerar det så att viktiga avgöranden överlämnas till företagen. Därigenom upphävs faktiskt delar av skolstadgan, och det är detta som jag framför allt har vänt mig mot och menar att en bättre ordning måste komma till stånd.

Statsrådet säger att företagen bör ta kontakt med skolan. Det vore önskvärt att företagen hade skyldighet att ta kontakt, så att de regler som gäller i skolan för elevs tillrättaförande med insatser av kurator, psykolog, skolläkare och andra instanser kommer till användning. Jag skulle önska att man inte nöjde sig med att säga att så *bör* ske utan att det också föreskrivs en skyldighet för företagen.

Det finns tecken på att arbetsköparna vill styra utbildningen så att den passar deras behov och intressen, men man bör åtminstone kunna förhindra att paragrafer i skolstadgan åberopas för att stöta ut enskilda elever som inte passar in i deras modell.

Fru statsrådet HJELM-WALLÉN:

Herr talman! Jag vill påpeka att vi i de fackliga organisationerna har någon som på arbetsplatsen ser till att otillbörligt utnyttjande inte förekommer. I den mån man behöver direkt avskilja eleven från arbetsplatsen måste skolan få reda på det av arbetsgivaren. Det går inte att undvika. Det är självklart att det är bra om man, innan man går så långt som till att direkt avskilja eleven från arbetsplatsen, först tar kontakt med skolledningen och diskuterar fallet.

Herr BERNDTSON (vpk):

Herr talman! Jag tror att vi nu börjar närma oss problemets kärna. Man bör försöka hitta någon form av skyldighet för en arbetsplats, där problem uppstår att anmäla detta till skolan, så att dessa kurativa och andra insatser kan sättas in på tidigt stadium.

Överläggningen var härmed slutad.

§ 10 Ang. den uppsökande teater- och konsertverksamheten i skolorna

Fru statsrådet HJELM-WALLÉN erhöll ordet för att besvara herr Westbergs i Ljusdal (fp) i kammarrens protokoll för den 14 maj intagna fråga, nr 205, till herr utbildningsministern, och anförde:

Herr talman! Herr Westberg i Ljusdal har frågat chefen för utbildningsdepartementet om han anser att den uppsökande teater- och konsertverksamhet som bedrivs i skolorna i tillfredsställande utsträckning står i överensstämmelse med skolans fostrande uppgift. Enligt fastställd ärendefördelning ankommer det på mig att besvara frågan.

Enligt min mening står det i överensstämmelse med skolans uppgifter att ge eleverna möjligheter att inom skolans ram ta del av ett engagerat och intresseväckande kulturutbud. Det ankommer på de lokala skolmyndigheterna, i första hand rektor och lärare, att avgöra vilka kulturarrangemang som skall utgöra komplement till undervisningen. De kan däremot inte göra anspråk på att ändra t. ex. innehållet i en teaterpjäs.

Herr WESTBERG i Ljusdal (fp):

Herr talman! Jag ber att få tacka för svaret på min enkla fråga. Jag tackar särskilt för att det lämnas redan nu – det tycker jag är värdefullt.

Dock måste jag konstatera att det inte är något direkt svar på den fråga jag ställde. Det kan hända att statsrådet bedömer det så att det av principiella skäl är omöjligt att göra ett uttalande i denna sak härifrån talarstolen. Det som sägs i svaret kan jag helt instämma i. Jag tror också att det är värdefullt att det klart sägs ut att det ”ankommer på de lokala skolmyndigheterna, i första hand rektor och lärare, att avgöra vilka kulturarrangemang som skall utgöra komplement till undervisningen”. Det är värdefullt att detta når ut till skolorna, så att dessa vet vad de har att rätta sig efter; man behöver inte ta emot allt som erbjuds.

Anledningen till att jag ställt frågan är några uppmärksammade fall som förekommit under vintern och våren i samband med uppsökande teater- och konsertverksamhet som bedrivs i skolorna. Som exempel vill jag nämna teaterpjäserna Röd mans död – vit mans bröd och Tjejsnack samt Rikskonserters utbud till lågstadiet i ett antal skolor nu i maj. I det sistnämnda ingår en nyskriven visa som lärare och elever rekommenderas att lära sig utantill för att kunna sjunga med vid konserten. Visan heter Att göra bort sig och texten lyder så här:

En gång i första klass

Så hann jag inte till dass,
av bajs blev hela byxan full.

Å alla skratta så dom föll omkull,
å fröken sa: ”Gå hem meddetsamma!”

Och jag rusa hem till mamma.

Men mamma sa: ”Ta ledigt i da

Och åk ut och festa så blir du gla.”

En tidning skrev: ”Vad tycker ni? Har visan något budskap? Är det en insats i mobbingkampanjen eller är det en uppmaning till skolskolk, om eleven gör bort sig?” Ja, så kan man fråga!

Jag förstår de lärare och skolledare som reagerar och inte vill lära eleverna en sådan text och därför vägrar att framföra den. Jag vill gärna höra statsrådets mening, huruvida hon anser det lämpligt att sådant framförs i skolan. Själv tycker jag att det är högst olämpligt. Jag blev ännu mera beklämd när jag såg att man hänvisat till att TV börjat lansera visor av det här slaget.

När det gäller dessa teaterpjäser har jag lagt märke till att Röd mans död – vit mans bröd misstänkliggör motionen på ett olyckligt och oriktigt sätt. Det kan väl inte vara lämpligt!

Fru statsrådet HJELM-WALLÉN:

Herr talman! Herr Westberg gjorde ett riktigt antagande, nämligen att jag inte vill gå in på enskilda fall och diskutera dem. Inte heller vill jag stå här och vara någon smakrådgivare beträffande innehållet i enskilda visor eller föreställningar. Generellt kan jag säga att man måste ha en ganska hög toleransnivå när det gäller sådana här föreställningar, särskilt som föreställningarna i varje fall ofta direkt framförs för att väcka debatt och stimulera till engagemang och för att låta eleverna delta i diskussionen.

Nr 84

Fredagen den
17 maj 1974

Ang. den uppsökande teater- och konsertverksamheten i skolorna

Fredagen den
17 maj 1974

*Ang. den uppsökande teater- och kon-
sartverksamheten
i skolorna*

En föreställning som handlar just om att göra bort sig förefaller mig vara ett ganska bra ämnesområde, men hur det framförs vill jag inte ta ställning till.

Herr WESTBERG i Ljusdal (fp):

Herr talman! Jag beklagar att statsrådet inte finner anledning att ta avstånd från texter av det här slaget, något som jag tycker att man ändå kunde ha haft anledning att förvänta sig.

På skolledarhåll finner man det underligt att sådant skall få föras ut genom ett statsunderstött kulturutbud, och det är många skolchefer som har förbjudit framförandet, men statsrådet säger att man skall ha en hög toleransnivå. Ja, det tror jag också, men behöver man tolerera sådant som det här gäller? Det tycker inte jag att man skall behöva göra.

Inte heller tycker jag att man skall behöva tolerera att kristen mission framställs som folkmord, med missionärerna som mördare och den ekonomiska utsugningens banbrytare. Enligt min och många mening är detta en helt falsk beskrivning, och det kan inte vara rätt mot eleverna att vilseleda dem, och det är i högsta grad otillfredsställande att framställa missionen i en sådan felaktig dager. Jag kan inte finna att det kan vara godtagbart att sådant sker i den svenska skolan, där alla elever är skyldiga att gå.

Fru statsrådet HJELM-WALLÉN:

Herr talman! Fortfarande utan att gå in på de enskilda fallen vill jag konstatera att man inte bara bör se den här visan och det här teaterstycket som en enhet. Till framförandet hör väl i allmänhet också en diskussion efteråt. Om det då är någonting udda som framförs får det i diskussionen en mer allsidig belysning.

Det låter underligt när herr Westberg säger att skolledare måste förbjuda sådan här verksamhet. Det är ju ingen som prackar på skolorna den här verksamheten, utan det är de lokala myndigheterna, rektor, lärare och eleverna själva i den mån de är engagerade som ber att få verksamheten. Det avgörs alltså helt på lokal nivå.

Herr WESTBERG i Ljusdal (fp):

Herr talman! Ja, det där är väl en sanning med någon modifikation. Detta erbjuds väl skolorna och de kan då tacka ja eller nej. Det är riktigt. Men när det är fråga om ett statsunderstött kulturutbud tar de flesta skolledare och lärare för givet att det ges något av värde och inte sådant som förfular och drar ner eller ger en falsk beskrivning av verkligheten. Att man sedan kan få en diskussion i sammanhanget tycker jag vi kan lämna därhän. Visserligen sker det, och det är bra om man får höra motsidans uppfattning. Men jag tror också att det kan bli diskussioner där motsidan inte är företrädd och att det inte förekommer någon diskussion. Så det tycker jag inte kan vara någon ursäkt för att framföra sådant som jag här har nämnt.

När det gäller Tjejsnack känner jag mig förhindrad att här läsa upp den text som man där använder. Jag skulle inte ens vilja få in den i riksdagens protokoll. Att sådant skall förekomma ute i skolorna tycker jag är upprörande.

Fru statsrådet HJELM-WALLÉN:

Herr talman! Vi för ju den kulturpolitiken i Sverige att även när vi ger statsunderstöd till en kulturell verksamhet förknippar vi inte stödet med vare sig villkor eller censur.

Herr WESTBERG i Ljusdal (fp):

Herr talman! Det är inte fråga om censur utan om stil och värdighet. Jag tycker att man bör ha vissa anspråk på det när det gäller grundskolan där alla elever skall fostras. Där har man rätt att ställa vissa krav. Det hör till saken att vi här i landet har en läromedelsgranskning för att vi i skolan skall få ett utbud som står i överensstämmelse med läroplanen, och då bör väl sådana synpunkter komma fram också i det här sammanhanget.

Överläggningen var härmed slutad.

§ 11 Interpellation nr 83 om förbättrade hemresemöjligheter för värnpliktiga som fullgör repetitionsutbildning

Ordet lämnades på begäran till

Herr OSKARSON (m), som yttrade:

Herr talman! T. o. m. den 31 mars 1974 gällde för samtliga värnpliktiga att de fick resa tur och retur på enkel biljett i andra klass på järnväg samt på vissa busslinjer. Fr. o. m. den 1 april har emellertid dessa möjligheter avskaffats för samtliga värnpliktiga. Värnpliktiga som fullgör fristående repetitionsövning har följaktligen icke någon möjlighet att erhålla rabatterade resor. Detta innebär betydligt försämrade hemrese-möjligheter för värnpliktiga som fullgör repetitionsövning i förhållande till de villkor som har varit rådande sedan flera år tillbaka. Det förefaller egendomligt att samtidigt som hemresemöjligheterna för värnpliktiga som fullgör rekryttjänstgöring förbättras så försämrats samma möjligheter för värnpliktiga som fullgör repetitionsutbildning. Dessa senare har för närvarande inga som helst förmåner i fråga om resor vid fullgörande av författningsenlig militärutbildning.

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

Vilka åtgärder kommer statsrådet att vidtaga för att förbättra hemresemöjligheterna för värnpliktiga som fullgör repetitionsutbildning?

Denna anhållan bordlades.

§ 12 Anmäldes och bordlades

Konstitutionsutskottets betänkande

Nr 22 med anledning av granskning av statsrådets ämbetsutövning och regeringsärendenas handläggning

Skatteutskottets betänkanden

Nr 35 i anledning av Kungl. Maj:ts proposition 1974:116 angående

Nr 84

Fredagen den
17 maj 1974

Ang. den uppsökande teater- och konsertverksamheten i skolorna

ändrade regler för taxering av vattenfallsfastighet jämte motioner

Nr 37 i anledning av Kungl. Maj:ts proposition 1974:119 angående godkännande av avtal mellan Sverige och Zambia för undvikande av dubbelbeskattning och förhindrande av skatteflykt beträffande inkomstskatter

Justitieutskottets betänkanden

Nr 14 i anledning av propositionen 1974:78 med förslag till lag om ändring i lagen (1971:289) om allmänna förvaltningsdomstolar, m. m.

Nr 15 i anledning av propositionen 1974:49 med förslag till godkännande av konsularkonvention mellan Sverige och Rumänien

Nr 18 i anledning av propositionen 1974:71 med förslag till lag om ändring i rättshjälpslagen (1972:429) jämte motioner

Nr 19 i anledning av propositionen 1974:105 med förslag till lag om ändring i lagen (1970:926) om särskild kontroll på flygplats

Lagutskottets betänkanden

Nr 15 i anledning av propositionen 1974:33 med förslag till lag om inrikes vägtransport jämte motion

Nr 19 i anledning av motioner angående ändringar i aktiebolagslagstiftningen m. m.

Nr 20 i anledning av motion angående offentlig granskning av boutredningsmannaarvoden

Socialutskottets betänkande

Nr 26 i anledning av propositionen 1974:93 angående avtal om läkarutbildning vid kommunala undervisningssjukhus m. m.

Jordbruksutskottets betänkanden

Nr 18 i anledning av propositionen 1974:73 med förslag till lag om bevarande av bokskog, m. m. jämte motioner

Nr 21 i anledning av propositionen 1974:81 med förslag till ändrad lagstiftning om rätt att döda annans hund, m. m. jämte motioner

Nr 23 i anledning av propositionen 1974:109 om den framtida organisationen av växtskyddsverksamheten jämte motioner

Näringsutskottets betänkande

Nr 38 i anledning av propositionen 1974:113 med förslag till lag om ändring i förordningen (1965:139) om Svenska skeppshypotekskassan och Skeppsfartens sekundärlånekassa, m. m.

Inrikesutskottets betänkanden

Nr 11 i anledning av Kungl. Maj:ts proposition 1974:120 angående anslag till Täckning av merkostnader för löner och pensioner m. m. för budgetåret 1974/75

Nr 12 i anledning av propositionen 1974:87 angående vissa pensionsfrågor, m. m.

Nr 29 angående vissa förutsättningar för kompensation för mervärdes-
skatt på bostadsbyggande

Fredagen den
17 maj 1974

§ 13 Anmäldes och bordlades motionerna

Nr 1861 av herr *Boo m. fl.*

Nr 1862 av herrar *Börjesson* i Glömminge och *Gustafsson* i
Stenkyrka

Nr 1863 av herr *Eriksson* i Ulfsbyn

Nr 1864 av herr *Eriksson* i Ulfsbyn och fru *Andersson* i Trollhättan

Nr 1865 av herr *Johansson* i Vrångebäck

Nr 1866 av fru *Jonäng m. fl.*

Nr 1867 av herr *Krönmark m. fl.*

Nr 1868 av herr *Sellgren*

Nr 1869 av herrar *Stjernström* och *Carlsson* i Vikmanshyttan

Nr 1870 av herr *Takman m. fl.*

avlämnade i anledning av Kungl. Maj:ts proposition 1974:122 angående
reglering av priserna på jordbruksprodukter, m. m.

§ 14 Meddelande ang. enkla frågor

Meddelas att följande enkla frågor denna dag framstälts, nämligen av

Nr 216 Herr *Sundkvist (c)* till herr justitieministern angående försöks-
verksamheten med samordning av den regionala polisverksamheten
m. m.:

Avser statsrådet att utan riksdagens hörande tillåta att det inom
rikspolisstyrelsen utarbetade förslaget till försöksverksamhet med
samordning av den regionala polisverksamheten m. m. förverkligas?

Nr 217 herr *Wikström (fp)* till fru statsrådet *Hjelm-Wallén* angående
kvalitetskraven på förskolläro-utbildning:

Anser statsrådet att en förkortad förskolläro-utbildning för elever
från gymnasieskolans tvååriga barn- och ungdomsvårdslinje stämmer
överens med kraven på god kvalitet i förskolverksamheten?

Nr 218 Herr *Ullsten (fp)* till herr bostadsministern om åtgärder mot en
skärpt villabeskattning:

Kommer de aviserade höjningarna av småhusens taxeringsvärden att
föranleda sådana justeringar av skattegränserna att en skärpt villa-
beskattning undviks?

Nr 219 Herr *Ullsten (fp)* till herr utrikesministern angående kurdernas
ställning i Irak:

Avser regeringen att inom FN eller i andra internationella samman-
hang ta upp frågan om kurdernas utsatta ställning i bl. a. Irak?

Nr 220 Fröken *Rogestam* (c) till herr utbildningsministern angående anställningstryggheten för visstidsförordnad personal inom utbildningsområdet:

Vill statsrådet lämna en redogörelse för när och hur den visstidsförordnade personalen på utbildningsområdet kommer att få en anställningstrygghet som är i överensstämmelse med lagen om anställningsskydd?

Nr 221 Herr *Glimnér* (c) till herr bostadsministern angående placeringen av allmännyttigt bostadsföretags grundkapital:

Har statsrådet uppfattningen att allmännyttigt bostadsföretags grundkapital kan vara placerat i anläggningstillgångar?

Nr 222 Herr *Lindahl* i Hamburgsund (fp) till herr bostadsministern angående förutsättningarna för en kärnkraftanläggning i Bohuslän:

Anser statsrådet att en kärnkraftanläggning i norra Bohuslän är förenlig med den fysiska riksplanen?

Nr 223 Herr *Romanus* (fp) till herr utrikesministern angående de palestinska organisationernas terrordåd:

Vilken är regeringens reaktion på de terrordåd som nu utförts av palestinska organisationer?

Nr 224 Herr *Romanus* (fp) till herr arbetsmarknadsministern angående undervisningen i trafikskolorna:

Vill statsrådet medverka till att sådana pauser som är önskvärda från bland annat arbetarskyddssynpunkt införes i undervisningen vid trafikskolorna?

Nr 225 Fru *Andersson* i Trollhättan (c) till herr kommunministern om en sammanställning av remissyttrandena över kyrka-stat-beredningens betänkande:

När kommer den länge utlovade sammanställningen av remissyttrandena över kyrka-stat-beredningens betänkande att publiceras?

Nr 226 Herr *Magnusson* i Tanum (s) till herr industriministern angående förhandlingarna med Norge om ett kärnkraftverk i Hogdal:

Är industriministern beredd att för riksdagen lämna en redogörelse över de förhandlingar som pågått mellan Norge och Sverige angående kärnkraftverk i Hogdal?

§ 15 Kammaren åtskildes kl. 16.02.

In fidem
SUNE K. JOHANSSON

/Solveig Gemert