

Tisdagen den  
27 april 1971

*Ang. storleken och  
återbetalningen av  
studiemedel*

Tisdagen den 27 april

Kl. 16.00

Förhandlingarna leddes av fru andre vice talmannen.

§ 1 Justerades protokollet för den 16 innevarande månad.

§ 2 Fru andre vice talmannen meddelade att val av justitieombudsman skulle ske vid morgondagens sammanträde.

### § 3 Ang. storleken och återbetalningen av studiemedel

Herr statsrådet MOBERG erhöll ordet för att besvara herr *Wijkmans* (m) den 12 mars framställda interpellation, nr 75, till herr utbildningsministern, och anförde:

Fru talman! Herr Wijkman har frågat utbildningsministern om han är beredd att medverka till 1. en sådan justering av storleken på studiebidragsdelen av de statliga studiemedlen att framtida studenter icke kommer i en sämre situation än de studenter som erhöll studiemedel under systemets första år, 2. en sådan ändring av reglerna för återbetalning av studiemedel att garantier skapas för att den totala kostnaden för återbetalningen icke tillåtes överstiga motsvarande kostnad för återbetalningen av ett reguljärt lån. Enligt fastställd ärendefördelning ankommer det på mig att besvara interpellationen.

Frågan om storleken av studiebidraget inom studiemedelssystemet behandlades utförligt i propositionen 138 år 1964 angående studiesocialt stöd till studerande ungdom och i särskilda utskottets utlåtande över propositionen. Enligt statsmakternas beslut är det totala belopp, som de studerande erhåller i studiemedel, indexreglerat i motsats till studiebidraget. Såväl i propositionen som i utskottsutlåtandet underströks önskvärdheten av att förmånerna är i stort sett likvärdiga för studerande inom olika delar av utbildningssystemet. Det återbetalningsfria bidragets storlek är en av de faktorer som måste beaktas i detta sammanhang. Jag vill vidare erinra om att riksdagen nyligen behandlat frågan om studiebidragets storlek samt att centrala studiehjälpsnämnden lagt fram förslag till vissa reformer på det studiesociala området, vilket förslag för närvarande remissbehandlas. Storleken av studiebidraget inom studiemedelssystemet är naturligtvis också en statsfinansiell fråga som måste bedömas med hänsyn till andra angelägna utgiftsändamål. Mot denna bakgrund är jag inte beredd att nu föreslå någon ändring i studiebidragets storlek.

För den enskilde ger studiemedelssystemet en rad fördelar i jämförelse med konventionella lån. Av det totala beloppet är en del icke återbetalningspliktig. Återbetalningstiden sträcks ut över en mycket lång tidsperiod. Den enskilde behöver under vissa omständigheter inte fullgöra sin återbetalning. Systemet är vidare så konstruerat att återbetalningen

Tisdagen den  
27 april 1971

*Ang. storleken och  
återbetalningen av  
studiemedel*

avses bli lägre än för ett konventionellt lån. Studiemedelssystemet ger sålunda sammantaget den enskilde förmåner som ett konventionellt lån inte ger. I vilken utsträckning det kan bli aktuellt med ändringar i återbetalningssystemet får avgöras när erfarenheter vunnits av hur detta fungerat under en längre tidsperiod.

Herr WIJKMAN (m):

Fru talman! Jag ber att få tacka statsrådet Moberg för svaret på min interpellation. Jag kan dess värre inte uttrycka någon tillfredsställelse över någondera delen av svaret. När det gäller bidragsdelen är statsrådet inte beredd till någon justering, och när det gäller frågan om återbetalningen av lånedelen anser statsrådet att man skall fortsätta i samma hjulspår som tidigare, trots att de senaste årens erfarenheter visar att indexregleringen medfört en mycket kraftigt ökad skuldsättning för låntagarna.

Låt mig börja med bidragsdelen. Denna har varit konstant alltsedan reformen genomfördes 1964. Bidragsdelen utgjorde vid systemets införande exakt 25 procent av studiemedlen men har nu successivt sjunkit och motsvarar i dag endast ca 18 procent av det belopp som studenten får ut. Jag anförde i min interpellation att det är svårt att finna några skäl för att inte indexreglera bidragsdelen eller åtminstone successivt höja densamma. Statsrådet har inte gått in på detta resonemang utan hänvisar i allmänna ordalag till statsfinanserna samt till situationen för studerande inom andra delar av utbildningsväsendet.

Jag anförde i interpellationen att det måste betecknas som orättvist för dagens studenter, jämfört med tidigare årgångar, att bidragsdelen utgår med oförändrat belopp. Jag frågade varför dagens studenter skall behandlas mindre förmånligt än de som studerade i mitten på 1960-talet. Statsrådet har inte besvarat sig med att över huvud taget beröra denna fråga, som enligt min mening är den centrala frågeställningen i sammanhanget.

Statsrådet anför att frågan om bidragsdelen för studenter inte kan ses isolerad. Jämförelse måste – enligt herr Moberg – göras med reglerna inom studiehjälpsystemet. Mot detta har jag ingenting i princip att invända. Sedan beslutet om det studiesociala stödets utformning antogs 1964 har bidragsfrågorna inom såväl studiemedels- som studiehjälpsförordningarna varit uppe till behandling åtskilliga gånger. 1970 vidtogs en höjning av studiebidraget inom studiehjälpsystemet från 75 till 100 kronor i månaden. Dessutom har inackorderingstilläggen och resetilläggen successivt höjts.

Det finns ingenting att erinra mot detta. Frågan är bara varför ingenting gjorts när det gäller studenterna. Deras kostnader – inte minst på hyressidan – har också ökat kraftigt, och skuldsättningen upplevs som ett allt större problem. Statsrådet Edenman, den dåvarande utbildningsministern, anförde på sin tid, att det borde vara en primär uppgift att se till, att återbetalningsskyldigheten inom studiemedelsystemet inte för någon blev oskäligt betungande och att man för att nå dithän borde begränsa skuldsättningen genom att lämna de studerande en viss del av studiemedlen i form av bidrag. Detta resonemang har inte förlorat i

Tisdagen den  
27 april 1971

*Ang. storleken och  
återbetalningen av  
studiemedel*

styrka – tvärtom. Penningvärdet har som bekant minskat kraftigt under senare år, och fortsätter denna snabba inflationstakt kommer snart bidragsdelen att vara endast en bråkdel av studiemedlen. Är det dit herr Moberg vill nå? Om inte vore det angeläget att klargöra var regeringen står. Vi vet alla hur det gick vid årets behandling av ärendet. Socialdemokraterna ville inte ens biträda en uppfattning som gick ut på att 1968 års studiemedelsutredning bör ta upp frågan till behandling. Men herr Moberg kanske förbereder någonting till nästa budget – låt oss i så fall få vetskap om detta. Om inte så är fallet ber jag – fru talman – att få upprepa min tidigare ställda fråga, nämligen varför den som erhöll studiemedel åren närmast efter systemets genomförande skall behandlas förmånligare än den som studerar och uppbär studiemedel i dag.

Låt mig så gå över till den andra frågan som berördes i min interpellation, nämligen om reglerna för återbetalning av studiemedel. Orsaken till att jag tar upp den frågan är de erfarenheter som redan finns rörande verkningarna för de enskilda låntagarna. Genom de senaste årens snabba inflation har dessa verkningar varit klart negativa.

Systemet med indexlån upplevdes nog till en början som relativt förmånligt för de studerande. Studenterna skulle slippa ränta och detta slogs också ut som någonting enastående bra. Att man skulle få betala igen mera än man hade lånat – dvs. att återbetalningarna indexreglerades – var det få som reagerade mot. Dessutom finns den s. k. spärregeln, som skall garantera att de totala återbetalningarna ej överstiger vad som gällt vid ett annuitetslån, vars räntesats är rörlig och utgör 60 procent av normalräntan vid statens utlåningsfonder.

Utöver dessa bestämmelser finns regler som skyddar den enskilde i lägen då inkomsten sjunker under viss nivå. Dessutom är lånet amorteringsfritt – eller för att använda gängse beteckning avgiftsfritt – de första tre åren efter examen. Gentemot dessa regler finns det ingen som har invänt. Inte heller mot återbetalningsskyddet vid dödsfall – alternativet vore förstås att en del av grupplivförsäkringen användes till resterande skuld.

Fru talman! Det finns alltså flera beståndsdelar i studiemedelssystemet som vi är överens om, statsrådet Moberg och jag. Det är dock inte dessa delar som jag har tagit upp till behandling i min interpellation utan just frågan om återbetalningsreglerna. De senaste årens inflation har varit så kraftig att skulderna skrivits upp med över 5 procent per år. Detta har i sin tur fört med sig att de årliga återbetalningarna stigit snabbt. För åtskilliga studiemedelstagare har detta resulterat i att skulden ökat mellan ett år och närmast föregående år trots att vederbörande har betalat 1 000 kronor och mera i avbetalning det förra året. Rent psykologiskt innebär detta säkert en chock för många studenter.

Nu säger självfallet statsrådet Moberg att vi har den s. k. spärregeln som skall rätta till förhållandena om penningvärdet sjunker alltför kraftigt. Till detta vill jag säga att spärregeln börjar fungera först i slutet av återbetalningsperioden – dvs. då vederbörande under 15–20 år redan pressats av höga inbetalningar. Dessutom är spärregeln ingalunda förmånlig. För närvarande är normalräntan vid statens utlåningsfonder 6,75 procent och detta innebär att spärren sätter in vid en inflation – eller låt

Tisdagen den  
27 april 1971

*Ang. storleken och  
återbetalningen av  
studiemedel*

oss kalla det indexhöjning – som är större än 4,05 procent. Alltså: En årlig penningvärdeförsämring på upp till drygt 4 procent tolereras innan statsmakterna anser att det är befogat att ingripa, och då ingripa i efterhand. Normalräntan varierar visserligen, men tyvärr har dessa variationer under den senaste tioårsperioden bara bestått i successiva höjningar, så där har nog inte studenterna mycket att hoppas på.

Fru talman! I min interpellation efterlyste jag en sådan justering av återbetalningsreglerna att de totala återbetalningarna inte skulle vara större än vad som hade gällt vid ett konventionellt lån. Man kan nämligen befara att nuvarande regler kommer att ge en totalsumma som är större än vad ett reguljärt lån hade fört med sig. Om man antar att den genomsnittliga inflationen kommer att ligga på 4 procent per år – och detta är inte tilltaget i överkant – motsvarar dagens system ett banklån med 10 procents ränta vid en marginals katt av 60 procent. Har vederbörande en lägre marginals katt – låt oss säga 50 procent – är indexlånet att jämföra med ett banklån med 8 procents ränta. Genom den s. k. skattereformen är de allra flesta inkomsttagare utsatta för marginals katter på över 50 procent, och de flesta akademiker befinner sig i dag i sådana inkomstlägen att de får betala 60 procent till staten av varje ny tjänad krona.

För de allra flesta är alltså studiemedelssystemet att likna vid ett banklån med 10 procents ränta. Detta kan inte anses vara ett särskilt förmånligt system. Det är förmånligt för staten men inte för studenterna.

Nu kan statsrådet Moberg säga att vi vet väldigt litet om penningvärdets utveckling i framtiden. Det är riktigt, men alla tecken tyder på att vi kommer att dras med en kraftig inflation framigenom, åtminstone om man får tro ekonomisk expertis. Sannolikheten för att studiemedeltagarna hamnar i skuldsättning som är så betungande som den jag nysstalade om är stor, och detta borde räcka för att regeringen skulle vidta en översyn och justera reglerna på sådant sätt att garantier skapades för att indexlånen inte skulle kunna utfalla så negativt.

I själva verket är situationen den i dag att det antagligen vore förmånligare att lösa in sitt studielån och teckna en motsvarande summa i banklån. Bankerna skulle dessutom sannolikt vara villiga att förmedla dylika lån till en ränta som är betydligt lägre än 10 procent.

De som försvarar nuvarande system brukar anföra att bankerna antagligen inte skulle vara beredda att ge studenter lån. Såvitt jag vet finns det ingen undersökning gjord över vilka villkor bankerna skulle ställa för deltagande i studiefinansiering. De speciella förmåner som gäller i nuvarande system vad avser amorteringsfrihet i början och skydd vid låg inkomst finge självfallet även i fortsättningen staten stå för. Dessa regler har ju inget att göra med vad som gäller sedan återbetalningen väl börjat.

Fru talman! Jag beklagar att statsrådet Moberg i sitt svar inte på något sätt har velat gå in på frågan om återbetalningens storlek. Det var om denna fråga som interpellationen handlade, och jag finner det anmärkningsvärt att statsrådet helt går förbi frågeställningen. Frågan debatteras i dag intensivt inom studentvärlden, och statsrådet Moberg behandlar den med en axelryckning. Det är möjligt att man inom utbildningsdepartementet upplever frågan som en bagatell, men som en sådan upplevs den ej

av studenterna, och jag tycker att man åtminstone kunde begära ett försök till ställningstagande av herr Moberg.

För övrigt; vad tjänar interpellationsrätten för syfte, när man inte får ens tillstymmelsen till svar på vad man egentligen har frågat om? Statsrådet Moberg har nu obegränsade möjligheter att utveckla sina synpunkter under den kommande debatten, och jag förutsätter att han då går in i sakfrågorna vad gäller både bidragsdelen och återbetalningsreglerna.

Herr statsrådet MOBERG:

Fru talman! Jag tycker att jag har svarat på de två frågorna, och herr Wijkman började ju med att konstatera att han inte kunde tacka för svaret, därför att det var så otillfredsställande.

Vad sedan gäller det som herr Wijkman nu har sagt i sin kommentar vill jag först konstatera vad som också konstaterades i debatten i riksdagen för några veckor sedan i den här frågan, nämligen att riksdagen varje år har prövat frågan om studiebidragsdelen borde höjas eller ej och varje år kommit fram till den ståndpunkten att man borde ha oförändrad bidragsdel.

När nu herr Wijkman gör sig till tolk för studenterna på den här punkten, kanske jag får upplysa herr Wijkman om att studenternas eget centralorgan har sagt sin mening i den här frågan. Det skedde i höstas i en skrivelse till utbildningsdepartementet, där det skisserades en lösning av problematiken på sikt, som innebar att man skulle ta bort bidragsdelen. Den skulle successivt tas bort. Det ansåg studenternas representanter vara det riktiga. I stället skulle man organisera om systemet så att den person som har skaffat sig studiemedel och som sedan under sin verksamma tid ute i förvärvslivet inte kommer upp i särskilt stora inkomster skulle få förmånen – den som redan finns men en utvidgad sådan – att slippa återbetalning. Det är deras lösning på problemet. Man kan ha olika meningar, men jag vill bara med detta ha påpekat, att herr Wijkman ingalunda för studenternas talan, när han förordar en höjning av bidragsdelen.

Det är inte helt ointressant, herr Wijkman, när man diskuterar det här att ställa kostnaderna för en uppräknig av bidragsdelen i relation till kostnaderna för andra angelägna åtgärder, inte minst på det studiesociala området. Sedan vi fattade beslutet om studiemedlen har vi också tagit principiell ståndpunkt till frågan om utbildningssystemets utvidgning i dess helhet, och där råder allmän enighet. Moderaterna går också på den linjen att under 1970-talet vuxenutbildningens problem skall ha förtur, och där är den studiesociala frågan för de vuxna en av de allra största frågorna. Då är det självklart – och det tycker jag är riktigt – att man vid den årliga prövningen av den fråga som herr Wijkman nu tar upp har intagit den ståndpunkt man gjort.

När det sedan gäller frågan om återbetalningsvillkoren för studiemedlen respektive för konventionella banklån skall jag ge herr Wijkman det erkännandet, att det problemet har blivit mera, skall vi säga, tillspetsat genom omläggningen av skattesystemet, både genom övergången i ökad omfattning till indirekt beskattning och genom skatteskalornas justering.

Nr 70

Tisdagen den  
27 april 1971

*Ang. storleken och  
återbetalningen av  
studiemedel*

Det är då i och för sig ganska naturligt – och jag tycker ganska glädjande – att man genom olika räkneexempel försöker klargöra huruvida studiemedlen är fördelaktigare, lika fördelaktiga eller mindre fördelaktiga än konventionella banklån.

Den debatt som herr Wijkman på den här punkten har fört i dagspressen med andra har övertygat mig om att min ståndpunkt i svaret här är den riktiga. När man lägger samman allt och inte som herr Wijkman gör bara tar upp det som passar honom bäst – den jämförelse han gör mellan de två systemen är ju inte uttömmande – och tar med även det som inte låter sig fixeras i siffror i en tabell men som är realiteter för de enskilda människorna, har jag den bestämda uppfattningen att det nuvarande studiemedelssystemet är förmånligare än ett konventionellt banklån kan bli.

Till sist vill jag säga att de frågor som vi i departementet nu anser det vara mest angeläget att pröva är andra frågor än de som herr Wijkman här och i andra sammanhang diskuterar. Det är frågor om framför allt de studerande familjernas problem. Där har vi frågan om vilken konsekvens för studiemedelssystemets utformning som en övergång från familjebeskattning till särbeskattning får. Studiemedelssystemet utformades under en tid när vi tillämpade familjebeskattningsprincipen, men den har vi gudskelov nu frångått. Då uppkommer frågan huruvida vi bör göra om studiemedelssystemet i konsekvens med de principer som under fjolåret fastlades för den allmänna beskattningen av fysiska personer. Det är en huvudfråga för studiemedelsutredningen.

I dagarna har studenternas representanter aktualiserat ett annat problem som de bedömer vara särskilt aktuellt i detta sammanhang, nämligen huruvida särskilda insatser måste göras till följd av kostnadsstegringen för studentbostadslägenheter. Vid en uppvaktning som ägde rum i förra veckan lovade jag att ta upp frågan med ordföranden i studiemedelsutredningen och höra huruvida han bedömer det som möjligt att ge den frågan högre prioritet än övriga frågor.

Jag har velat nämna detta, fru talman, för att visa att vad studenterna i första hand resonerar om är andra ting än vad herr Wijkman resonerar om.

Herr WIJKMAN (m):

Fru talman! Jag tycker det är litet djärvt av statsrådet Moberg att konstatera utan någon mer ingående bevisföring att vad studenterna i dag diskuterar är helt andra ting än de som jag diskuterar. Jag ber att få hänvisa statsrådet Moberg till de debatter som de senaste månaderna har förts bl. a. i Göteborgs studentkår, i Lunds studentkår och på Stockholms universitet när det gäller bidragsdelen men framför allt när det gäller avbetalningsfrågorna. Det är alltså debatter som förs dagligen bland studenterna. Eftersom statsrådet Moberg påstår att jag inte skulle ha någon kunskap om vad studenterna resonerar om vill jag säga att jag har varit verksam i studentpolitiken under sju år på 1960-talet; jag har nog en viss erfarenhet av vad som diskuteras och vilka prioriteringar som görs.

Sedan säger herr Moberg att "vi i departementet avser att ta upp helt andra och mycket viktigare frågor än dem som herr Wijkman talar om".

Ja, det är alldeles uppenbart mot bakgrunden av det svar som herr Moberg har givit i dag. Jag vill inte säga att de frågor som statsrådet Moberg avslutningsvis nämnde inte är viktiga, men det innebär inte att enskilda riksdagsledamöter -- eller för den delen hela riksdagsgrupper -- inte skall kunna ta upp andra frågor än dem som herr Moberg för tillfället behagar finna intressanta.

Det är utmärkt att man tittar på bostadskostnaderna. Det framstår som orimligt att i vissa bostadsområden 35--45 procent av studiemedlen skall gå till hyreskostnader -- då blir det inte lätt att klara uppehållet utan att ta jobb och därmed försvåra studiesituationen i övrigt.

Det är också intressant att statsrådet Moberg har uppmärksammat att det nya skattesystemet även på detta område kan få negativa konsekvenser. Det innebär naturligtvis, efter vad jag kan förstå, att den prövning som nu sker mot makes inkomst kommer att mjukas upp eller helt avskaffas. Det är utmärkt att statsrådet Moberg sysselsätter sig med dessa problem. Men det är inte de problemen som jag har tagit upp i min interpellation. Interpellationsrätten har ju tillkommit för att enskilda riksdagsmän skall få enskilda frågor belysta; därför har jag använt mig av den möjligheten.

Nu säger statsrådet Moberg att det nuvarande studiemedelssystemet är förmånligare än ett reguljärt lån, och han säger att jag inte har tagit med alla faktorer som behövs för bedömningen. Jag berörde, herr Moberg, att man har en viss återbetalningsfrihet i början och jag konstaterade att detta är utmärkt för studenterna. Jag berörde även att de som har en inkomst under en viss nivå får anstånd med betalningen under viss tid och att de som många år befinner sig i den situationen kan få anstånd med återbetalningen av återstoden av skulden. Jag berörde också att skulden automatiskt avskrivs vid dödsfall. Det är såvitt jag vet de speciella regler som gäller. Att man dessutom, om man betalar tillbaka studiemedlen direkt, kan få viss subvention, en viss s. k. rabatt, har jag inte tagit upp -- det skulle göra mitt exempel ytterligare förmånligt, men det kan vi också lägga in i bilden. Med det rör ju inte återbetalningsstorleken, statsrådet Moberg, och det är den frågan som är intressant. Den situation studenterna står i i dag är ju att med den snabba penningvärdeförsämring vi har tenderar återbetalningssumman att bli större i det här systemet än vad det hade blivit med ett normalt banklån.

Jag vill inte med detta säga att vi skall gå över till bankfinansiering av studiemedel, utan vad jag eftersökte var sådana åtgärder att man kom till rätta med problemet. Det kan inte ha varit statsrådet Edenmans uppfattning och intention i mitten av 1960-talet att systemet skulle slå på det här sättet. Det var ingen som kunde räkna med att indexlånen skulle slå så.

Statsrådet Moberg var själv inne på att skattereformen har medfört problem. Låt oss ta upp den detaljen! Som bekant företas uppskrivning av lånesumman mot bakgrund av bruttoprisindex variationer. Detta innebär att även en höjning av den indirekta skatten, den s. k. momsen, kommer att påverka återbetalningarna. Det måste såvitt jag ser det vara en märklig ordning att studiemedelstagare under mitten av 1960-talet plötsligt får sin skuld ökad i början av 1970-talet därför att riksdagen

Tisdagen den  
27 april 1971

*Ang. storleken och  
återbetalningen av  
studiemedel*

beslutar sig för att höja moms. Det blir detsamma som en retroaktiv konsumtionsbeskattning, och det klingar inte särskilt väl i mina öron. Där har vi en tänkbar möjlighet att rätta till en del av det svåra skuldproblemet. Där skulle man kunna gå in för en nettoprisindexberäkning i stället.

Så helt kort den allmänna frågan: Hur är läget för studenterna? Man kan naturligtvis säga att vuxenutbildningen bör prioriteras när det gäller anslagen – det kan jag också hålla med om i princip – men det är nu så att allt flera människor går till våra högre utbildningsanstalter. Vi breddar intagningen till de högre utbildningslinjerna, och allt flera studenter kommer ut på arbetsmarknaden och har allt svårare att få arbete. Lönerna kommer på sikt – det är vi nog alla överens om – att pressas ned.

Statsrådet Edenman anförde 1964 att det fanns ingen som helst grund för att känna osäkerhet när det gällde indexlånen, för studentgruppen skulle ju precis som alla andra grupper i samhället successivt komma i åtnjutande av höjda reallöner. Det är faktiskt inte den utvecklingen som vi ser fram emot i dag. Reallönerna har sjunkit – det har påpekats i avtalsförhandlingarna – och kommer framgent som vi kan se nu, med det ökade utbudet av akademiker, antagligen att sjunka. Då innebär det här systemet ett stort osäkerhetsmoment.

Till sist: Indexlånen som sådana är en helt unik företeelse. Jag var inte med och beslutade om dem i mitten av 1960-talet och jag vet inte vad som föresvävade den svenska regeringen när den införde just ett indexlånesystem. Såvitt jag vet finns det bara i Brasilien, som är ett ganska specifikt land med en galopperande inflation, men i de europeiska länderna finns inte det här systemet. När vi nu har sett att det tenderar att få väldigt negativa verkningar – och jag tror inte att statsrådet Moberg är nöjd ens om systemet är lika förmånligt som ett banklån; i likhet med statsrådet Edenman vill han nog ha ett betydligt förmånligare system – vore det då inte skäl att göra någonting, i alla fall att skissa upp några förslag för att lätta skuldbördan?

**Herr statsrådet MOBERG:**

Fru talman! Det gläder mig att herr Wijkman håller med mig i min allmänna prioritering, om jag förstår honom rätt. Herr Wijkman delar uppfattningen att vid avvägningen i stort är det stora problemet de vuxnas studiesociala situation. Han håller med mig om att de för studentfamiljerna väsentliga problemen, som har aktualiserats genom skattereformen, är centrala. Han håller med mig om att det finns anledning att pröva vad bostadskostnadens utveckling just i fråga om studentbostäder kan få för konsekvenser.

Men så intar herr Wijkman den enkla attityden: Men det här är också viktigt, det här skall med! Vi står i den situationen herr Wijkman, att vi måste bestämma oss för en viss angelägenhetsgradering. Ni som representerar ett parti som vill sänka marginalskatten med påföljd att statens inkomster minskar måste ju vara särskilt känslig för kravet på en angelägenhetsgradering inte bara mellan sektorerna utan även inom sektorerna. Fortfarande kan jag inte tolka Er på annat sätt än så att skillnaden mellan Er och mig i den här situationen är att Ni ger

uppräknig av bidragsdelen en mycket starkare prioritet bland studiesociala åtgärder än vad jag gör. Jag upprepar att jag på den punkten stöder mig på den opinion som kom till uttryck i studenternas egen centralorganisation.

Vad sedan gäller detaljerna rörande de olika beräkningar som gjorts har jag uppfattat situationen så att det är först när man ganska tidigt kommer upp i marginalskatter på väsentligt över 60 procent för den enskilde som man kan vara rätt säker på att en jämförelse mellan ett studiemedelslån och ett konventionellt lån i fråga om förmåner som går att mäta slår ut till förmån för det konventionella – under de förutsättningar beträffande bankrätans storlek som finns i dag.

Men till detta lägger jag de mindre mätbara förmånerna med studiemedel i förhållande till ett banklån, förmåner som verkligen har en inte så liten betydelse för den enskildes och hans familjs sätt att uppleva återbetalningsskyldigheten. Det gäller det förhållandet att familjen slipper att återbetala därest den skuldsatte avlider, det förhållandet att om man ett år får låga inkomster i relation till sin grupp i övrigt, så slipper man att betala, det förhållandet att man vid 65 år får eventuellt resterande skulder helt eftergivna. Det gäller också ett förhållande som är ganska väsentligt för de unga och som jag tycker att herr Wijkman i den offentliga debatten i tidningarna har underlåtit att gå in på, nämligen att man de första åren som man är skuldsatt slipper betala ränta. För dem som i sin egen ungdom med rika bekantas hjälp fick ta lån – och jag tillhörde dem – var det här fråga om en verkligt stor och betungande post. Även om man slapp amortera till en början, fick man betala ränta, och det var verkligen krävande för dem som inte hade andra tillgångar.

När jag adderar dessa förmåner, herr Wijkman, till de mer mätbara, har jag fortfarande den uppfattning som jag anført, nämligen att det nuvarande systemet är överlägsset ett banklånesystem.

Herr WIJLMAN (m):

Fru talman! Frågan är viktig, och därför vågar jag ta kammarens tid i anspråk för ytterligare ett inlägg.

Statsrådet Moberg konstaterar att jag håller med honom om att prioriteringar bör göras för vuxenutbildningen. Ja, det är riktigt, men därmed är inte sagt att jag håller med om att de yngre som studerar vid högre utbildningsanstalter skall få det successivt sämre. Jag hade gärna velat höra en principiell deklaration, om inte statsrådet Moberg anser att det måste upplevas som orättvist av dagens studenter att få en betydligt mindre andel av sitt studielån i form av bidrag än studenterna för fem sex år sedan. Det är det frågan handlar om.

Statsrådet Moberg hänvisar till studenternas centralorganisation. Jag vet inte vilken av alla de olika studentorganisationerna det är – om det är SFS eller SSCO. Statsrådet Moberg vet lika väl som jag att den s. k. studiefinansieringsutredningen har bollats fram och tillbaka och att majoriteterna har svängt i den där frågan från termin till termin. Och jag är inte alls övertygad om att det s. k. Stufu-förslaget som lades fram och accepterades i princip för ett knappt år sedan kommer att stå sig vid nästa granskning på SFS:s riksdag.

Vem som är representativ för studenterna är ju en fråga som vi kan bolla fram och tillbaka hur länge som helst. Jag stöder mig på utomordentligt många studenter och utomordentligt många inlägg i studentdebatten vid de olika kårorterna de senaste månaderna, och jag har speciellt lagt tonvikten vid de här återbetalningsfrågorna.

Vidare påpekar statsrådet Moberg – och då kommer vi in på detaljer; men det är här viktiga ting som jag ser det – i fråga om återbetalningen att man får en automatisk avskrivning vid dödsfall. Det håller jag helt med om. Men det skulle väl inte vara särskilt svårt att ha samma regel i ett system som såg något annorlunda ut när det gäller indexen. Det är ju en självklarhet, tycker jag, i ett sådant här sammanhang att familjen inte skall bli lidande, och där tycker jag inte statsrådet Moberg skall klappa sig för bröstet.

I fråga om låginkomsterna under ett visst år är vi också överens. Där vet vi inte hur många som kommer att beröras av specialregeln.

Beträffande 65-årsregeln vore det väl ganska orimligt om man skulle hålla på efter pensionsåldern och betala av på sina studielån. Och det är ju en utomordentligt liten grupp som det kommer att gälla, statsrådet Moberg. Det kan bli aktuellt med ytterligare specialbestämmelser när vi får de särskilda vuxenutbildningsfrågorna till behandling här i riksdagen, men när det gäller de yngre studentårgångarna, så är det ju inte något större problem.

Så några ord om detta med tre amorteringsfria år. Jag tror att man, om man skulle ha en diskussion med bankerna om detta i dag, även här skulle kunna hitta en konstruktion. Jag påstår alltså, i motsats till statsrådet Moberg, att för närvarande tenderar det här systemet att bli klart oförmånligt när det gäller den totala återbetalningsstorleken för de enskilda studenterna.

Statsrådet Moberg påstår att mina marginalskattesatser och räntesatser är felaktiga. Ja, det är ju bara en mycket enkel huvudräkning som ger vid handen att om man accepterar en inflationshöjning på drygt 4 procent, innan man gör någonting, så motsvaras det av ett banklån på 10 procent, om man har 60 procent i marginalskatt. Svårare än så är det inte.

Fru talman! Den här debatten har ju varit till vissa delar teknisk, och det är kanske inte så lätt för alla kammarens ledamöter att hänga med i detta tekniska resonemang. Men tyvärr är en del specialbestämmelser något krångligt formulerade. Jag finner att statsrådet Moberg inte har tagit upp mina sifferkalkyler och tillbakavisat dem, och detta förhållande uppfattar jag som ett indirekt instämmande i att mina beräkningar om vad som tenderar att bli sannolikt är riktiga. Eftersom ingen kommentar har framkommit tycks det dessutom vara så att herr Moberg inte har några principiella invändningar mot en sådan utveckling. Annars hade ju herr Moberg åtminstone kommit in på den speciella fråga som jag ställde i mitt andra inlägg, nämligen om bruttoprisindex kontra nettoprisindex.

Det här är väsentliga frågor för dagens studenter. De går nämligen i många fall med ganska slutna ögon in i studiemedelssystemet och inbillar sig att det är positivt och att det inte är någon risk med den skuldsättning man skaffar sig. I själva verket kan det här bli en verklig bumerang. Det är dessa frågor jag anser det väsentligt att ta upp.

Överläggningen var härmed slutad.

Tisdagen den  
27 april 1971

*Ang. ökat fraktstöd  
till mindre och  
medelstora företag,  
m. m.*

Herr kommunikationsministern NORLING erhöll ordet för att besvara herr Öhvals (fp) den 12 januari framställda interpellation, nr 18, och anförde:

Fru talman! Herr Öhval har frågat mig dels om jag vill medverka till att formerna för fraktstödet ändras så att mindre och medelstora företag i större utsträckning kan få del av stödet, dels när departementsutredningen om persontransportkostnaderna beräknas vara slutförd och när förslag till riksdagen kan förväntas.

Beträffande frågan om fraktstödet vill jag erinra om att fraktbidragsnämnden just påbörjat sin verksamhet. Något underlag för en bedömning av stödets verkningar eller behov av ändringar i stödets utformning finns därför inte för närvarande. Jag vill också erinra om att fraktbidragssystemet är en försöksverksamhet under en treårsperiod. Erfarenheterna från denna kommer självfallet att ligga till grund för de överväganden om stödets fortsatta utformning som aktualiseras vid försöksperiodens slut.

Vad avser bestämmelsen att enskild sändning skall ha en vikt överstigande 500 kg för att vara fraktstödsberättigad har en rad faktorer talat för att en avgränsning bör ske som undantar mindre sändningar. Ett skäl har varit att i möjlig mån söka administrativt förenkla restitutionsförfarandet genom en begränsning av antalet fraktstödsberättigade sändningar. Ett annat skäl har varit önskemålet att stimulera företagen till att ordna sina transporter så rationellt som möjligt. Jag vill också erinra om att de mindre företagens problem beaktats genom att i bidragskungörelsen möjligheter ges till fraktstöd vid samsändning av gods.

Vad gäller stöd till persontransporter vill jag, som jag tidigare nämnt i riksdagen, säga att persontransporterna kan antas spela en roll i de lokaliserings- och regionalpolitiska sammanhangen. Frågan om förutsättningarna och formerna för ett persontransportstöd övervägs också. Jag är dock inte beredd att nu säga något om tidpunkten för framläggandet av ett förslag i frågan.

Herr ÖHVALL (fp):

Fru talman! Jag tackar för svaret på min interpellation, även om jag har fått vänta länge på det. Jag framställde interpellationen den 12 januari, och sedan dess har ju motioner angående fraktstödet behandlats i denna kammare.

Kommunikationsministern säger i svaret att tillräckligt underlag för att överväga förändringar i fraktbidragssystemet kommer att föreligga först om tre år. Detta är inte särskilt uppmuntrande för oss, som redan före stödets införande hade en annan mening om hur det borde utformas. Det är av flera utredningar fastslaget att avståndskostnaderna har väsentlig betydelse vid val av lokaliseringsort. Erkänner man att så är fallet, så måste man också fullt ut acceptera statsutskottets tidigare uttalande att det är en angelägen uppgift att i olika avseenden ge näringslivet i Norrland och angränsande delar av stödområdet möjlighet att driva sin verksamhet under förutsättningar som är mera likartade förutsättningarna i andra delar av landet.

Tisdagen den  
27 april 1971

*Ang. ökat fraktstöd  
till mindre och  
medelstora företag,  
m. m.*

Jag tror inte att det finns någon företagare som längre accepterar något annat än en ordentlig genomgång av avståndskostnaderna, när han skall etablera sitt företag. Det fraktstöd som tillämpas sedan den 1 januari kan förväntas få ett mycket positivt resultat inom vissa områden, framför allt när det gäller trähustillverkningen. Det är riktigt. Men de små och medelstora företagen inom andra verksamhetsgrenar kommer i stor utsträckning att helt gå miste om detta stöd. Orsaken härtill är att fraktgränsen är satt så pass högt som till 500 kg för varje enskild sändning. Viktgränsen måste sänkas eller tas bort. Vi har föreslagit att den skall ligga på 200 kg.

Nu skall den försöksperioden vara tre år. Då frågar man sig, mot bakgrund av det svar jag har fått här, hur kommunikationsministern vill tolka den skrivning som trafikutskottet har gjort: "Trafikutskottet ansluter sig till de sålunda gjorda uttalandena men vill härutöver framhålla att det även under tillämpningsperioden kan visa sig nödvändigt att vidta vissa jämkningar i bidragssystemet liksom i de administrativa rutinerna."

I min interpellation ville jag hävda att det finns goda skäl för kommunikationsministern att följa utskottets uttalande på denna punkt och företa de nödiga förändringarna i fraktstödsbestämmelserna. Utskottet säger också att om det visar sig nödvändigt att vidta vissa jämkningar, så förutsätter utskottet att de kommer till stånd utan dröjsmål.

De företag som rimligen bör komma i åtnjutande av fraktstödet behöver sannerligen inte vänta tre år för att konstatera, när de gör upp modellen på sitt företags fraktstruktur, att de kommer att bli utan stöd. Vi har sett företag publicera sin fraktstruktur, som klart visar att de – trots att i de nordligaste delarna av landet fraktnedsättningen skulle vara 35 procent – får en reducering av fraktkostnaderna med bara omkring 10 procent, på grund av att endast en del av deras leveranser kan klara kvalificeringsnormerna. Kunderna är inte beredda att ta på sig kostnaderna för en lagerökning bara för att en leverantör i Norrland skall kunna klara fraktstödsgränsen.

Nu sägs det i svaret att anledningen till att man satt gränsen vid 500 kg är att man får en förenklad administration. Ja, det är klart. Sätter man gränsen ännu högre blir administrationen givetvis ännu enklare: det blir färre som kommer i åtnjutande av fraktstödet och färre ansökningar som kommer in. Men det var ju inte på det sättet vi skulle nå resultat, utan vi skulle ge företagen stöd i deras hantering.

Sedan säger statsrådet att man i alla fall har gjort någonting för de här företagen genom att man har utformat bidragskungörelsen så, att det finns möjligheter till samsändningar. Det är svårt att förstå att den bestämmelsen skall ha ett reellt innehåll för företagen. Bestämmelsen torde ha mycket liten förankring i verkligheten. Hur skulle i praktiken flera olika företag tänkas kunna samordna sina leveranser och sina leveransdagar till leveransorter och kundkategorier så att de skulle kunna dra nytta av den möjligheten? Inte heller kan en företagare räkna med att kunden skall vara nöjd med att vänta tills leverantören kan utnyttja samsändning, så att han kan få i väg sitt gods.

Till slut säger kommunikationsministern att persontransporterna *kan*

Tisdagen den  
27 april 1971*Ang. ökat fraktstöd  
till mindre och  
medelstora företag,  
m. m.*

antas spela en roll i regionala sammanhang. Formerna för ett transportstöd övervägs. Av svaret får man intrycket att kommunikationsministern ännu inte är säker på att kostnaderna för resor mellan exempelvis Luleå och Stockholm är besvärande höga. Jag vill rekommendera kommunikationsministern att lyssna på folket i norr, varför inte på rörelsen i norr. Där kan han få ett entydigt besked på den här punkten.

Herr kommunikationsministern NORLING:

Fru talman! Orsaken till att svaret på herr Öhvals interpellation inte kommit förrän i dag är att det fanns ett intresse av att avvakta riksdagens behandling av trafikutskottets betänkande över de motioner som herr Öhvall nämnde här i sin replik. Om så icke skett, tror jag att vi kan vara eniga om att vi hade fått föra en debatt i ett ganska osäkert klimat.

Jag tror att det finns anledning att med några ord uppehålla sig vid vad herr Öhvall säger om dåvarande statsutskottets och nuvarande trafikutskottets resonemang kring transportstödet. Om jag hörde rätt läste herr Öhvall, när han talade om statsutskottets behandling av frågan på sin tid, nästan ordagrant upp ett par meningar ur min proposition, som låg till grund för statsutskottets behandling den gången.

Det är riktigt att trafikutskottet för knappt tio dagar sedan behandlat frågan om de små och medelstora företagen. Många motioner förelåg i transportstödsfrågan, och en av dem tog just upp de små och medelstora företagens problem. Herr Öhvall läser sedan upp vad statsutskottet på sin tid sade, varpå han fortsätter att läsa upp vad nuvarande trafikutskottet säger med anledning av statsutskottets tidigare skrivning. Trafikutskottet ansluter sig, säger man, till de gjorda uttalandena. Dessa statsutskottets uttalanden gick ut på att man skulle ha vissa erfarenheter av det nya transportstödet, varpå man skulle komma tillbaka och redovisa dessa, varefter eventuella ändringar skulle ske.

Trafikutskottet anslöt sig alltså till dessa uttalanden men ville utöver det – som herr Öhvall också läste upp – framhålla att det även under tillämpningsperioden kunde visa sig nödvändigt att vidta vissa jämkningar i bidragssystemet liksom i de administrativa rutinerna. Men utskottet gick inte med på den skrivning som fanns i herr Sellgrens m. fl. motion i den här frågan, vilket inte heller riksdagen sedermera gjorde. Utskottet avstyrkte och riksdagen avtog den motionen, som rörde just frågan om en avgränsning när det gällde mindre sändningar. Utskottet fann för sin del riktigt att "en avgränsning sker som undantar mindre sändningar". Jag skall inte förlänga debatten med att läsa upp utskottets hela resonemang kring den frågan. Man tyckte att 500 kg var en lämplig vikt. "Utskottet, som därvid också vill peka på de möjligheter till samsändningar som föreligger, avstyrker", sade man, "följaktligen de nämnda motionerna i berörda delar."

Det är väl inte helt riktigt, herr Öhvall, att ta trafikutskottet och inte heller dåvarande statsutskottet som vittne på att man här skulle vara beredd att efter drygt ett kvartals tillämpning av transportstödet – vi har ännu inte klarat fyra månader av denna i och för sig stora reform – gå in och säga: Nu är det dags att göra mer eller mindre omfattande ingrepp när det gäller den här stödformen.

Jag tror, herr Öhvall, att vi måste ha lite längre tid på oss. Jag tror också att trafikutskottet med sin skrivning menat att man måste ha mer än knappa fyra månader på sig, innan man kan vara säker på om det är fel på det ena eller det andra i tillämpningen.

Det är inte heller så som herr Öhvall säger, att det skulle vara omöjligt att etablera exempelvis samsändningar. Jag skall inte nämna företag, men underrättelser har nått mig om företag som tydligen klarar detta riktigt bra redan, trots den korta tid de haft på sig att komma i gång. Jag skall inte gå närmare in på detta utan bara konstatera att det inte är så omöjligt som herr Öhvall vill göra gällande.

I fråga om persontransportstödet säger herr Öhvall: Lyssna på folket i norr! Ja, just det, vi har lyssnat till folket i norr och tillsatt en arbetsgrupp som sitter och sysslar med det här i departementet.

Herr ÖHVALL (fp):

Fru talman! I det svar jag fick står det faktiskt att erfarenheterna från försöksverksamheten "kommer självfallet att ligga till grund för de överväganden om stödets fortsatta utformning som aktualiseras vid försöksperiodens slut".

Men i trafikutskottets skrivning står följande om statsutskottets skrivning vid fjolårets riksdag: "Utskottet underströk vidare det angelägna i att med utgångspunkt härifrån och med beaktande av de allmänna erfarenheterna ytterligare överväganden skedde beträffande stödets utformning och tillämpning efter försöksperiodens utgång."

Vidare: "Trafikutskottet ansluter sig till de sålunda gjorda uttalandena men vill härutöver framhålla att det även under tillämpningsperioden kan visa sig nödvändigt att vidta vissa jämkningar i bidragssystemet liksom i de administrativa rutinerna."

Nu vill jag fråga kommunikationsministern: Vilka jämkningar kan man tänka sig att utskottet då avsåg? Och vilka jämkningar kan kommunikationsministern tänka sig vidta? Är det ändå inte så att man redan nu med den erfarenhet man har kan konstatera att de mindre och medelstora företagen icke kan utnyttja detta stöd fullt ut?

Argumenteringen om samsändningar är otroligt långsökt. Jag betvivlar inte att man kanske kan hitta något fall, men konstruktionen är inte sådan att den kan duga som argument för ett påstående att man här gjort en insats för de små företagen.

Herr kommunikationsministern NORLING:

Fru talman! Om man vill börja med en ny verksamhet, oavsett vad det är på för område här i samhället, börjar man som regel med en försöksverksamhet för att sedermera, när man har en viss erfarenhet, bestämma sig mer eller mindre definitivt för hur man skall ha det. Jag skulle inte tro att fraktstödet i det avseendet utgör något undantag. Om man skall kunna gå in och göra mera genomgripande förändringar i en sådan här stödform, måste man väl såvitt jag förstår bygga på relevanta resultat av åtminstone en i tiden någorlunda utsträckt försöksperiod. Om denna sedan skall vara ett, två eller tre år eller rent av ännu längre, är alldeles omöjligt att säga vare sig från denna talarstol eller från någon

Tisdagen den  
27 april 1971*Ang. underhållet  
av motorvagns-  
parken inom sta-  
tens järnvägar,  
m. m.*

annan plats. Det får naturligtvis bli en uppföljning hela tiden av resultatet av stödformen. Jag kan väl som direkt svar till herr Öhvall säga att om man under denna försökstid på tre år skulle komma på rent flagranta fel i stödets utformning, är det alldeles självklart att man går in och gör de justeringar som kan vara befogade.

Vidare frågar herr Öhvall: Vilka ändringar kan då kommunikationsministern tänka sig vidta före försöksperiodens slut? Det kan jag däremot inte svara på förrän det uppenbarar sig sådana flagranta fel.

En sak kan jag väl emellertid svara på, och det är den fråga som herr Öhvall har ställt om man skulle sänka vikten. Där törs jag vara litet säkrare eftersom jag har trafikutskottet bakom mig, och trafikutskottet har ju avstyrkt motionen om att man skulle sänka viktgränsen.

Herr ÖHVALL (fp):

Fru talman! Det var ju ett fall framåt. Då kan kommunikationsministern alltså tänka sig att redan under försöksperioden göra omprövningar. I svaret står det "vid försöksperiodens slut". Jag noterar nu med tillfredsställelse framsteget. Kan vi också övertyga kommunikationsministern om att persontransportkostnaderna verkligen spelar en roll i de lokaliseringspolitiska sammanhangen, har vi kommit ytterligare ett steg framåt.

Överläggningen var härmed slutad.

#### **§ 5 Ang. underhållet av motorvagnsparken inom statens järnvägar, m. m.**

Herr kommunikationsministern NORLING erhöll ordet för att besvara herr *Olssons* i Kil (fp) den 14 januari framställda interpellation, nr 21, och anförde:

Fru talman! Herr Olsson i Kil har frågat mig om jag kan upplysa dels huruvida SJ för närvarande anskaffar reservdelar till underhåll av motorvagnsparken och huruvida reservdelslagren medger mera omfattande reparationer av motorvagnar, dels huruvida man inom SJ för närvarande projekterar någon ny modell av motorvagnar för framställning och ersättning av de motorvagnar, som de närmaste åren på grund av nedslitning kommer att tas ur trafik.

Trafiken med dieselmotorvagnar har som bekant minskat i omfattning under senare år. Genom den utträngning som redan ägt rum är tillgången på reservdelar som behövs för mer omfattande reparationer mycket god och långt utöver vad som är normalt från teknisk och ekonomisk synpunkt. Som exempel kan nämnas att för de ca 250 motorvagnar som SJ för närvarande har finns ett 40-tal dieselmotorer i reserv. Detta motsvarar ungefär det dubbla normala behovet. Vad gäller s. k. förslitningsdetaljer, dvs. delar som behöver bytas mera regelbundet, gäller att SJ köper in och lagerhåller sådana i normal omfattning.

I anledning av den första frågan kan alltså konstateras att SJ:s behov av reservdelar är väl tillgodosett.

Tisdagen den  
27 april 1971

*Ang. underhållet  
av motorvagns-  
parken inom sta-  
tens järnvägar,  
m. m.*

Beträffande frågan om projektering av en ny typ av motorvagnar har jag inhämtat att något behov av ny motorvagnstyp för närvarande inte föreligger. Utom landet finns för övrigt flera färdiga och utprovade konstruktioner att välja bland. Efter ett eventuellt beslut om nyanskaffning kan därför produktion av motorvagnar starta relativt snabbt. Någon risk för att SJ – som herr Olsson uttrycker det – råkar i en ekonomisk tvångssituation genom att projektering av nya dieselmotorvagnar inte pågår föreligger alltså inte.

Herr OLSSON i Kil (fp):

Fru talman! Jag tackar kommunikationsministern för svaret på min interpellation. Avsikten med den har varit att få klarlagt förutsättningarna för den framtida trafiken på stora delar av det så kallade trafiksvaga järnvägsnätet. Vi vet att de relativt sett driftbilliga dieselmotorvagnarna har avgörande betydelse för upprätthållandet av persontrafiken i stora delar av vårt land, inte minst med utgångspunkt från de snäva företagsekonomiska lönsamhetskriterier som SJ för närvarande tillämpar på persontrafiken.

Vi vet att SJ räknar 61 procent av järnvägsnätet som trafiksvagt. Enligt de planer som finns utarbetade inom SJ skall under de närmaste tre åren 54 järnvägslinjer omfattande 3 397 km undersökas med användande av rent företagsekonomiska metoder. Därutöver fanns vid förra årsskiftet sju linjer på 414 km där nedläggningsbemyndiganden redan förelåg, tolv linjer på 817 km som var föremål för regeringens prövning samt åtta linjer på 747 km, där framställning om nedläggning var under utarbetande inom statens järnvägar, totalt alltså 2 033 km järnväg i farozonen.

Här föreligger en betydande risk för att dessa ur samhällsekonomisk synvinkel ytterst bristfälliga undersökningar skapar sina egna fakta, så att riksdagen blir ställd åt sidan. Det är med andra ord en uppenbar fara för att SJ genom sin planering styr den faktiska utvecklingen dithän att det blir svårt för politikerna att gå in för en trafikpolitik som tar större hänsyn till människorna i de mera glest befolkade delarna av vårt land.

Låt mig, fru talman, kort nämna några faktorer som inte behandlas i SJ:s kalkyler men som har stor samhällsekonomisk betydelse. Där tar man ingen hänsyn till exempelvis tidsanvändningen, inte till bekvämligheten, inte till belastningen på järnvägsnätet, behovet av väginvesteringar, olycksrisker, kravet på trafikövervakning, trängselproblem, miljöeffekter eller fordonskostnader. Man tar ingen hänsyn till fördelningen mellan privat och kollektiv konsumtion, inte heller till utnyttjandegraden av redan företagna investeringar, inte till rationaliseringsmöjligheter i framtiden, till lokaliseringsspolitiska effekter eller till effekter för utsatta minoritetsgrupper. Listan kan göras längre.

I hela denna problematik spelar motorvagnsparken en stor roll, därför att motorvagnar är billigare att använda än t. ex. lok och vagnar. SJ har i dag vägrat att lämna mig uppgifter om hur mycket dyrare lok och vagnar är att använda. Jag vill redan nu fråga kommunikationsministern om han tycker att det är riktigt att vi skall diskutera dessa saker i riksdagen utan att SJ lämnar de uppgifter som är väsentliga för den här debatten.

Men från SJ:s sida har man också uppgivit att den nuvarande motorvagnsparken kommer att vara uträdd om några få år – 1975 har redan nämnts av flera framträdande SJ-tjänstemän. Ändå svarar kommunikationsministern att något behov av nya motorvagnar inte föreligger. Men då måste man väl ändå se frågan på ganska kort sikt. För vad händer efter 1975, om en förnyelse av motorvagnsparken inte är förberedd? Eller anser kommunikationsministern att frågan är för tidigt väckt? Anser kommunikationsministern att det kanske efter 1975 inte kommer att föreligga något behov av motorvagnar, eftersom de järnvägs-linjer som de trafikerar då sannolikt kommer att vara nedlagda? Finns det inga kor, så behöver man ju inga ladugårdar.

Det finns en mening i kommunikationsministerns svar som tyder på att det senare förhållandet skulle gälla: "Efter ett eventuellt beslut om nyanskaffning kan därför produktion av motorvagnar starta relativt snabbt." Men om en sådan produktion ändå skall startas, var skall det ske? Jo, säger kommunikationsministern, i utlandet.

Jag frågar mig då:

1. Betyder ett eventuellt beslut att kommunikationsministern anser att de bandelar som i dag trafikerar av rälsbussar inte har någon framtid efter år 1975?

2. Vad betyder "relativt snabbt"?

3. Varför kan man inte genom att förbereda inköp redan nu också låta svensk industri vara med och tävla om svenska statliga beställningar?

4. Vore det inte rimligt att man med hänsyn till den översyn av hela transportpolitiken, som måste komma av många skäl, försökte behålla sin handlingsfrihet på detta område genom att i tid planera för ersättning av de vagnar som om några år kommer att tas ur trafik?

SJ:s underlåtenhet vad gäller planeringen för den framtida trafiken på det s. k. trafiksvaga järnvägsnätet kan möjligen förstås mot bakgrund av den hittillsvarande snabba nedläggningstakten, men trots detta kan man inte acceptera en lät-gå-inställning från ansvarigt politiskt håll på detta område.

Fru talman! Den politiska viljan att ge människor bosatta utefter halva vårt järnvägsnät garantier för den framtida trafikförsörjningen måste i dag ges uttryck i åtgärder, som gör det möjligt att i handling i framtiden åstadkomma en sådan.

Herr kommunikationsministern NORLING:

Fru talman! Jag vill bara till herr Olsson i Kil säga ett par saker.

Jag vet inte hur man klarar ut att mitt svar skulle innebära något slags uppgivande av möjligheten att idka järnvägstrafik på det olönsamma nätet. Tvärtom sägs det just i det stycke i mitt svar som herr Olsson citerade ur att det finns flera färdiga och utprovade konstruktioner av motorvagnar utomlands att välja bland, om vi skulle behöva skaffa oss flera och nya sådana. Nyanskaffning kan därför, heter det i svaret, starta relativt snabbt.

Jag vill omgående svara på påståendet att SJ skulle ha vägrat lämna ut begärda uppgifter. Jag vet inte alls under vilka former dessa uppgifter har begärts av statens järnvägar. Jag kan därför inte gå in i sakfrågan på annat

Tisdagen den  
27 april 1971

*Ang. underhållet  
av motorvagns-  
parken inom sta-  
tens järnvägar,  
m. m.*

sätt än säga att om det inte funnits skäl för SJ, t. ex. tidsskäl, att vägra, så är det alldeles självklart att statens järnvägar liksom andra statliga verk och myndigheter skall lämna ut uppgifter som är av offentlig art till den som så begär.

Sedan tillbaka till frågan om ett eventuellt kommande behov. Vi bör väl ändå, herr Olsson, först veta om vi skall ha några motorvagnar, innan vi sätter i gång en produktion! Jag kan hålla med om att om det skall ske en produktion på det här området eller på något annat område så bör man naturligtvis ha klart för sig om den produktionen kan förläggas inom landet. Jag kan säga att när det gäller lok och vagnar, så är vi mycket måna om att så långt det över huvud taget är möjligt skall sådan produktion ske inom landet. Men menar herr Olsson att vi skulle lägga ut beställningar hos svensk industri i dag, innan vi vet om vi behöver dessa motorvagnar? Det kan väl ändå inte vara meningen. Vi skall först ha ett klart uttalat behov. Det föreligger inte i dag. När vi får det, och om vi får det, skall vi sätta i gång en produktion, om möjligt i vårt land. Och i så fall tror jag inte att den oro som herr Olsson givit till känna har någon som helst grund.

Det är alltså inte fråga om någon låt-gå-inställning från politikernas sida. Jag vill tvärtom säga att i det här stycket följer vi utvecklingen på ett sätt som vi kanske inte har möjlighet att göra på alla områden. Trafikpolitiken, däribland nedläggningen av järnvägar, är ett område där man inte gör någonting utan att alla andra har insyn i det.

Herr OLSSON i Kil (fp):

Fru talman! Beträffande SJ:s vägran att lämna ut uppgifter till mig vill jag nämna att jag bad att få vissa uppgifter genom riksdagens upplysnings-tjänst. Det angavs från SJ:s sida inga som helst tidsskäl som hinder för detta. Jag hade frågat efter en beräkning per banmil av kostnaden för ett lok och en vagn – som eventuellt måste ersätta de dieselmotorvagnar som kommer att utgå om några år – och av kostnaden för en dieselmotorvagn. Jag tycker att det är viktigt, när man skall diskutera det här problemet, att man har dessa uppgifter klara för sig. De finns också tillgängliga hos SJ, men man vägrar där att lämna ut dem. Man vägrar också lämna ut relativa tal på dessa kostnader – av konkurrensskäl, säger man.

Av konkurrensskäl får alltså inte riksdagsmän och medlemmar av olika organisationer som är intresserade av den här frågan reda på dessa siffror. Jag frågar mig: Vilka järnvägsföretag i Sverige konkurrerar med SJ när det gäller persontrafiken? Och är det riktigt att dessa uppgifter skall undanhållas svenska folket?

Än en gång: Vad betyder "relativt snabbt"? Det är väldigt viktigt, när vi talar om möjligheten att anskaffa motorvagnar i framtiden, även om de måste köpas från utlandet. Enligt de uppgifter jag har fått tar det åtminstone ett år innan man utomlands över huvud taget kan börja tillverka motorvagnar – dessa uppgifter har lämnats mig från SJ genom riksdagens upplysningstjänst. Detta är snabbt, menar kommunikationsministern, och det bekräftar misstanken, att planeringen inom SJ syftar till nedläggning av stora delar av det trafiksvaga järnvägsnätet. Man är helt

enkelt relativt likgiltig för dessa problem.

Vi har inget behov i dag av dessa motorvagnar, säger kommunikationsministern. Ja, vi kanske inte har något behov i dag, men det är klart bevisat att vi har det om några få år. För att ha handlingsfrihet i framtiden måste man se till att planerna är klara. Om beställningar skall läggas inom Sverige tar det minst två år innan den första provvagnen kan färdigställas från den dag beställning göres; det är alltså i bästa fall, den övriga orderbeläggningen inom ifrågavarande företag har här avgörande betydelse.

Jag skulle alltså ytterligare en gång vilja fråga kommunikationsministern om han är nöjd med att ingen planering finns för ersättning av de motorvagnar som utrangeras – när vi vet att det tar minst ett år innan de kan börja tillverkas utomlands och minst två år att inom Sverige över huvud taget framställa första provvagnen. Det är uppseendeväckande att denna problematik ännu vid mitten av år 1971 inte har berörts inom SJ och det är ytterst allvarligt att de ansvariga politikerna inte tagit upp frågan. Vi vet ju i dag att vi efter 1975 kommer att ha slut på huvuddelen av den motorvagnspark som nu är i trafik.

Herr kommunikationsministern NORLING:

Fru talman! Som svar på den direkta frågan vill jag bara konstatera, att jag tycker att vår beredskap i det här avseendet är god.

Överläggningen var härmed slutad.

## § 6 Ang. utbyggnad av Göta kanals västgötadel

Herr kommunikationsministern NORLING erhöll ordet för att besvara herr *Stålhammars* (fp) den 16 februari framställda interpellation, nr 52, och anförde:

Fru talman! Herr Stålhammar har frågat mig hur jag i dag bedömer möjligheten till en utbyggnad av Göta kanals västgötadel.

Sjöfartsverket har i anledning av riksdagens uttalande i samband med behandlingen av propositionen om Vänerns och Vätterns förbindelse med Västerhavet fått i uppdrag att göra kompletterande utredningar om bl. a. lönsamheten i en utbyggnad av Göta kanals västgötadel. Härvid tas hänsyn till material som framkommit efter kanaltrafikutredningens betänkande. Enligt vad jag inhämtat kommer utredningsarbetet att slutföras i vår. Innan jag tagit del av resultatet härav är jag inte beredd att göra något uttalande i frågan.

Herr STÅLHAMMAR (fp):

Fru talman! Jag ber att få tacka kommunikationsministern för svaret. Det var ett svar i formen men inte i saken. Tyvärr innehöll det egentligen ingenting som rörde den fråga som jag ställt. Jag kan bara uttrycka en förhoppning att kommunikationsministern inte skall vara lika kortfattad vid behandlingen av denna fråga, när utredningsmaterialet har framkommit.

Sakligt sett ligger det så till att även om sjöfartsverket för närvarande arbetar med kompletterande utredningar om lönsamheten av en utbyggnad av Göta kanals västgötadel, så föreligger det redan så mycket material i denna fråga att det hade varit glädjande med en positiv reaktion från landets kommunikationsminister. Den nuvarande osäkerheten är mycket besvärlig för de industrier och de kommuner, som är mycket beroende av ett positivt beslut när det gäller utbyggnaden av Göta kanals västgötadel.

I år är det tio år sedan kanaltrafikutredningen tillsattes. Den hade till uppgift att genomföra en trafikekonomisk utredning om godstransporterna mellan Väner- och Vätterområdet. Utredningens betänkande avlämnades i maj 1967. Sedan kom en proposition, och 1969 uttalade riksdagen, att vissa av utredningens bedömningar, särskilt med sikte på västgötadelen, behövde ses över innan ett slutgiltigt ställningstagande kunde göras. Detta föranleddes av några motioner till 1969 års riksdag, där man visade att kanaltrafikutredningens beräkningar var felaktiga. Jag skall inte gå in mera på de beräkningarna, som finns redovisade i nämnda motioner.

Att jag aktualiserar den här frågan beror på tågstoppet i vintras. Det visade sig då att vissa av industrierna i det berörda området kunde upprätthålla sin produktion enbart på grund av att det fanns tillgång till alternativa transportmöjligheter; i det här fallet var det alltså en vattenled. Men bortsett från den händelsen visade det sig att det för närvarande finns många skäl som talar för en utbyggnad av Göta kanals västgötadel. Jag skall be, fru talman, att få nämna några som jag anser är väsentliga.

Vi kan för det första se på den allmänna trafiksituationen på landsvägarna. Man kanske inte kunde föreställa sig 1961 hur tät landsvägstrafiken skulle bli tio år senare. Om man bygger ut kanalen så att man kan ta in båtar på 1 000 ton ersätter en sådan båt 50 långtradare på vardera 20 ton. 50 långtradare med 20 meters längd och med en lucka på 50 meter mellan varje ger en kolonn på 3,5–4 kilometer. Vi kan jämföra det med en kanalbåt.

Det måste från trafiksäkerhetssynpunkt vara ytterst betänkligt att föra en trafikpolitik som ökar antalet långtradare på landsvägarna på det sätt som skulle ske om man inte byggde ut kanalen.

Jag kan anföra fler exempel. Ett av de företag som för närvarande begagnar kanalen som transportled, PLM:s glasbruk i Hammar, Askersund, använder årligen 22 000 kubikmeter olja för sin produktion. Skulle den forslas dit i bilar skulle det behövas 880 bilar på vardera 25 ton, men om man som nu använder båtar behövs det 80 båtar. Man importerar soda från England och den kommer via Otterbäcken. Om man skall ta den i bilar går det åt 1 000 bilar per år, men använder man båtar räcker det med 50. Kalken tar man från England. Till den går det åt 920 bilar eller 115 båtar.

Dessa siffror gäller nuläget. PLM beräknar sin produktionsökning till 10 procent per år; det innebär på tio år en fördubbling. En snabb överslagsberäkning visar att vi till det här området av norra Vättern om tio år skulle ha en trafik med 4 000 lastbilar på vardera 25 ton eller 100 lastbilar per dygn.

Detta gäller ett enda företag. Det finns bara vid norra Vätterdalen fyra företag som för sina transporter är direkt beroende av kanalen. Går vi längre söderut mot Motala och Jönköping hittar vi flera sådana företag, och siffrorna skulle säkert kunna bli ganska skrämmande om man räknade ut antalet bilar som skulle erfordras.

Nu arbetar vägkostnadsutredningen med en undersökning om den tunga trafikens vägslitage. I andra länder har man erfarit att slitaget på grund av den tunga trafiken är så stort att man ibland har fått införa extra skatter, då det har visat sig att lastbilstrafiken inte har burit sina egna kostnader. Det har också visat sig ekonomiskt att avlasta vägarna genom att bygga ut kanalerna. I Järnvägs-Teknik nr 1 1968 redovisades en amerikansk undersökning om vägslitage. Om den undersökningen omsätts till svenska förhållanden visar det sig att det egentligen är en liten del av det totala vägslitage som ligger på personbilarna – även om man tar med dubbarna i beräkningen.

Jag förutsätter därför att sjöfartsverket när det arbetar med sina kompletterande utredningar om lönsamheten av en utbyggnad av Göta kanals västgötadel också väger in de kostnadsökningar som ligger i ett ökat vägbyggande och dyrare vägunderhåll på grund av ökningen av lastbilstrafiken. Dessutom bör man på kostnadssidan väga in de ekonomiska risker som finns för fler trafikolyckor och ökad miljöförstöring. Det räknas med att en båt inte förorsakar mer buller och störningar än en bil, och eftersom en båt tar lika mycket last som 50 lastbilar utfaller jämförelsen inte precis till lastbilarnas förmån.

Jag hoppas alltså att kommunikationsministern kan bekräfta att man i sjöfartsverket väger in i utredningarna de här ytterligare kostnadsökningarna, som skulle uppstå på landsvägssidan om man inte bygger ut kanalen.

Det har också gjorts ekonomiska beräkningar angående fraktkostnaderna, och de visar att kanalen erbjuder lägre kostnader. Alla internationella undersökningar visar dessutom att just förekomsten av en kanal verkar sänkande på frakttaxorna för andra transportmedel – litet olika beroende på vad det är för typer av produkter som man transporterar.

Ett tredje skäl är att Göta kanal i ett mycket väsentligt avseende berör Örebro län. Det är ett län som de senaste åren har fått vidkännas stora svårigheter med en just i år mycket hög redovisad arbetslöshet och med många industrier som har fått ställa in sin verksamhet. Speciellt drabbad har den södra länsdelen varit. När man diskuterar en utbyggnad av kanalen måste man därför också ta hänsyn till de lokaliseringpolitiska effekterna. Även här finns det erfarenheter som visar att trafik alstrar trafik, och tillkomsten av ytterligare kommunikationsmedel har alltid en positiv effekt på industrilokaliseringen.

Fru talman! Jag skall inte räkna upp fler argument för närvarande som talar för en utbyggnad av kanalen; jag föreställer mig att kommunikationsministern har kommit i kontakt med dem tidigare. På den fråga som jag ställde i dag har jag inte fått något egentligt svar, men jag hoppas dock att kommunikationsministern, om beslutet skulle bli ett nej till utbyggnad av Göta kanals västgötadel, är beredd att svara på de frågor som då kommer att ställas, frågor av typen: Hur skall man kunna bygga

Tisdagen den  
27 april 1971

*Ang. utbyggnad av  
Göta kanals väst-  
götadel*

ut landsvägarna så att de kan ta emot det stora antalet lastbilar? Hur skall man kunna få fram pengar till vägunderhållet? Hur skall man kunna klara de buller- och trafikproblem som uppstår med denna anhopning av lastbilar? Hur skall man kunna möta företagens sämre konkurrenskraft på grund av högre fraktkostnader till följd av kanalalternativets bortfall? Och hur skall man stimulera till lokalisering när man frånhänder sig en sådan utomordentlig stimulans som ett kanalalternativ skulle innebära?

Herr FRANZÉN (s):

Fru talman! Eftersom jag är intresserad av den här frågan och dessutom bor i Motala, som — det har herr Stålhammar också sagt — har anslutning till kanalen och berörs av det värde som en utbyggd kanal ha, ber jag att få instämma i de argument som herr Stålhammar har fört fram.

Frågan om Vänerns och Vätterns förbindelse med Västerhavet debatterade vi grundligt den 11 december 1969 i anledning av Kungl. Maj:ts proposition nr 122. I den propositionen var dåvarande kommunikationsministern Svante Lundkvist osäker om möjligheterna för en lönsam utbyggnad av Göta kanals västgötadel.

Vi var ett tjugotal motionärer som ifrågasatte den utredning, kanaltrafikutredningen, som låg till grund för propositionen. Det fanns enligt vårt förmenande klart dokumenterade fel i utredningen. Statsutskottet, som behandlade propositionen och motionerna — det fanns flera motioner med olika yrkanden i den här frågan — kom till den slutsatsen, på grund av de nya synpunkter vi kunde presentera i motionen 1228 i andra kammaren, att frågan om Göta kanals västgötadels utbyggnad borde återförvisas till regeringen för att den skulle låta överarbeta den, så att riksdagen vid senare tillfälle skulle få möjlighet att besluta hur det skulle bli med en ombyggnad eller utbyggnad av denna kanaldel.

Jag tycker för övrigt att det är klokt av kommunikationsministern att i dag inte föregripa den utredning som, enligt vad som sades i interpellationssvaret, snart är klar. Som jag ser det är det viktigare att den här frågan får en seriös behandling då alla fakta ligger på bordet, och jag försäkrar kommunikationsministern att vi kommer, nu liksom tidigare, att noga och kanske också kritiskt granska sjöfartsverkets kompletterande utredning.

Våra bedömningar i fråga om en ekonomiskt försvarbar utbyggnad av Göta kanals västgötadel tror vi fortfarande är realistiska. Men det är inte bara västgötadelen vi är intresserade av. Mycket hänger på den aviserade utredningen när det gäller kanalen över huvud taget, även östgötadelen. Visserligen sägs det i propositionen att man skall satsa en del pengar för att det skall bli en led för nöjesbåtar och turistsbåtar. Men vi tycker ändå att kanalen är ett för bra kommunikationsmedel för att inskränkas till detta.

Jag hoppas avslutningsvis att kommunikationsministern ser frågan lika objektivt och allvarligt som vi gör. Vi får väl tillfälle då, som jag förut sade, alla fakta ligger på bordet att vidare resonera om den här saken.

Tisdagen den  
27 april 1971

*Om större anslag  
till statens vägverk  
för att öka trafik-  
säkerheten*

Herr kommunikationsministern NORLING erhöll ordet för att besvara herr *Perssons* i Heden (c) den 9 mars framställda interpellation, nr 71, och anförde:

Fru talman! Herr Persson i Heden har frågat mig, om jag är villig att på grund av den stegrade olycksfrekvensen i trafiken förordna om att ökade medel ställs till vägverkets förfogande för att öka trafiksäkerheten.

I samband med den planläggning som utförs av vägverket i fråga om olika slags åtgärder avseende det allmänna vägnätet tas stor hänsyn till de krav som trafiksäkerheten ställer. Trafikolycksfaktorn vägs också in i de samhällsekonomiska kalkyler som upprättas i samband med prioriteringen av olika vägprojekt.

I anslagsfrågan vill jag erinra om att riksdagen nyligen tagit ställning till anslagen för budgetåret 1971/72. Vad som kan bli resultatet av kommande budgetberedning avseende anslagen för budgetåret 1972/73 är jag givetvis inte beredd att uttala mig om.

Avslutningsvis vill jag säga, att det inte kan hävdas att vi har en ökad olycksfrekvens i trafiken. I absoluta tal har vi under en följd av år haft en i stort sett oförändrad olycksnivå. Tar man emellertid också hänsyn till att det under hela 1960-talet förelegat en årlig trafikökning i storleksordningen 6–9 procent, så kan det konstateras att man relativt sett uppnått förbättringar. En annan sak är, att trafiksäkerheten ytterligare måste höjas, och här kommer – vid sidan av vägbyggande och vägdrift – en rad olika trafiksäkerhetsfrämjande åtgärder in i bilden.

Herr PERSSON i Heden (c):

Fru talman! Jag vill tacka kommunikationsministern för svaret på min interpellation. Statsrådet Norling har haft otur i dag under interpellationsdebatten. Det är inte någon som varit direkt belåten med de svar som har lämnats, och jag vill bekänna att inte heller jag är belåten med det svar som statsrådet har givit mig på min interpellation.

Att döma av svaret torde statsrådet tyvärr inte hysa några alltför stora bekymmer över olycksfrekvensen på landets vägar. Han säger att det inte kan hävdas att vi har en ökad olycksfrekvens i trafiken.

Statistiken tycker jag talar ett annat språk än vad statsrådet just har anfört. Om jag helt kort skall nämna några data, får man intrycket att det är skrämmande siffror vi har att arbeta med i detta sammanhang. År 1966 dödades 1 313 personer i trafiken. År 1967 var det en betydande nedgång tack vare den stora övervakningen och propagandan i samband med trafikomläggningen, men redan 1968 ökade siffran med ett hundratal till 1 262. År 1969 var det 1 245, och 1970 var det 1 307 personer som dödades på våra vägar. I januari 1970 dödades 63 personer, och i januari 1971 var det 73 som dödades, en ökning med 10. Samma förhållande är det med antalet svårt skadade i trafiken. Det är alltså en klart uppåtgående kurva.

Visserligen kan man, som statsrådet har gjort, anföra att bilarnas antal har ökat under perioden – under 1960-talet beräknas antalet ha ökat med ca 400 000 bilar, och naturligtvis påverkar det olycksfallsfrekvensen.

*Om större anslag  
till statens vägverk  
för att öka trafik-  
säkerheten*

Men jag anser att man bör ta med i bilden den ökade upplysning och den förbättrade förarutbildning etc. som äger rum; det ökade antalet bilar och den ökade förarutbildningen m. m. är två jämförelseobjekt som i viss mån uppvägar varandra.

Statsrådet säger att i samband med den planläggning som utförs av vägverket kommer trafikolycksfaktorn med i bilden. Det är helt naturligt och helt riktigt. Men då är frågan: Hur stora resurser har vägverket i detta sammanhang? Väganslagens volym för kommande budgetår har minskat ganska kraftigt på grund av kostnadsstegringarna; det är också en accelererad kostnadsstegring som härvidlag inverkar. Visst har riksdagen, som statsrådet framhåller, godkänt anslagsäskandena för budgetåret 1971/72. Men det är, enligt mitt sätt att bedöma, ingen uppmuntrande sak, för det var just vid det tillfället som man reellt minskade volymen på anslagen för vägupprustning. Vi hade förslag om ökade anslag, men de föll som bekant i voteringen.

Beträffande trafikolyckorna kan man – och jag talar nu om mitt hemlän, Älvsborgs län – konstatera ganska skrämmande siffror. 1971 inträffade 1 141 personolyckor, varav 63 med dödlig utgång, i Älvsborgs län. Riksvägarna Göteborg–Trollhättan och Borås–Göteborg är de av allvarliga olyckor mest drabbade, och detta beror i inte ringa utsträckning, statsrådet Norling, på att här finns trafikfällor som gång efter annan ger upphov till dylika allvarliga trafikolyckor. Det har gått så långt att länets landshövding begärt en särskild utredning om dessa trafikolyckor för att därmed i viss mån kartlägga sammanhanget mellan olyckor och vägstandard.

Vägverket skulle, om blott medel kunde ställas till förfogande, i varje fall kunna sätta in vissa punktåtgärder för att avhjälpa de värsta trafikfällorna. Jag har en känsla av att detta skulle vara mycket väl använda pengar. Det skulle vara pengar som ger mycket god utdelning, om man krasst vill räkna i ekonomiska värden i detta sammanhang, därför att vi vet att alla dessa skadade trafikoffer åsamkar samhället stora kostnader. Detta, som sagt, om man bara vill räkna i kalla siffror utan att ta hänsyn till de enskilda människornas lidanden och tragedier!

Här behövs sålunda ökad medelstildelning. Det har aviserats att vägverket, bl. a. i Älvsborgs län, kan stå inför en personalminskning på grund av medelsbrist. Avgången av vägarbetare är stor och möjligheterna till nyanställning elimineras just av denna medelsbrist. Jag hävdar sålunda att en omprövning av väganslagen måste ske snarast.

Av bilskattemedel går bortåt 2 miljarder till andra ändamål än vägbyggnad och underhåll samt andra kostnader som motortrafiken förorsakar – sjukhuskostnader, kostnader för polisväsendet o. d. Här borde en annan prioritering av dessa 2 miljarder göras till förmån för vägväsendet i akt och mening att därigenom också nedbringa antalet trafikolyckor på landets olika vägar.

Sedan hälsar jag naturligtvis varje åtgärd, som leder till att antalet trafikolyckor minskar, med stor tillfredsställelse. Det kan gälla den tidigare nämnda åtgärden att förbättra förarutbildningen, säkrare motorfordon, bättre trafikövervakning etc. Jag vill också tillägga i sammanhanget att vi kanske mera bör pröva möjligheterna att avlasta vägarna den

tunga godstrafiken, i varje fall på långa sträckor, genom att ge SJ resurser att på ett mera ändamålsenligt sätt sköta en viss del av den trafiken.

Låt oss slutligen inte glömma en högst väsentlig sak, nämligen att ett bättre vägnät – såväl riksvägar och länsvägar som mindre vägar – är en viktig faktor i kampen mot döden på vägarna. Därför vill jag lägga statsrådet Norling på hjärtat att möjligheter bereds att mera pengar av bilskattemedel ges till vägväsendet.

Herr kommunikationsministern NORLING:

Fru talman! Allra först vill jag lägga till rätta något som möjligen kunde uppfattas som ett missförstånd mellan herr Persson i Heden och mig. Det gäller olycksfallsutvecklingen, alltså den ständigt stigande olyckskurva som herr Persson började sitt anförande med. Jag har all respekt för de siffror som herr Persson nämnde – det måste vi alla ha. Jag är naturligtvis inte nöjd med olycksfallsutvecklingen, lika litet som någon annan i detta land är det. Men vad jag gjorde i mitt interpellations svar var att jag ställde de faktiska olycksfallssiffrorna mot den under ett antal år ökande bilismen, alltså mot det ökade antalet bilar. Det var då som jag kom fram till att det kanske inte var helt riktigt att säga att olycksfallsfrekvensen i trafiken har ökat. Så är inte fallet, om vi ställer de faktiska olyckssiffrorna i förhållande till ökningen av antalet bilar. Men vi är helt överens om att varje trafikolycksfall är en varningssignal för oss alla, oavsett vilken position vi befinner oss i.

Sedan är det också riktigt som herr Persson säger, att ökade väginvesteringar i och för sig ger ökad trafiksäkerhet. Men där får man självfallet göra en avvägning mot andra delar av transportsektorn och även mot övriga sektorer i samhället. Det tillät jag mig också säga när vi diskuterade vägbudgeten för några veckor sedan i denna kammare. Vidare vill jag erinra om att samhällets resurser förutom på vägväsendet ju också satsas på en rad andra från trafiksäkerhetssynpunkt mycket väsentliga områden, t. ex. för att få fram säkrare fordon och bättre förare. Det måste som sagt göras en avvägning mellan olika projekt med hänsyn till de insatser som krävs och det utbyte man kan räkna med att få av dem både på kort och på lång sikt. Jag skall där inte ange några speciella åtgärder; jag är säker på att herr Persson i Heden mycket bra känner till de insatser som för närvarande görs på en rad områden inom trafikpolitiken för att förbättra trafiksäkerheten.

Jo, en sak kan jag nämna, nämligen den nya vägslag som kommer att behandlas här i riksdagen i höst. I den lagen kommer man såvitt jag förstår att ta mycket stor hänsyn till trafiksäkerheten. Lagförslaget skall inom de närmaste dagarna remitteras till lagrådet och återkommer sedan i form av en proposition. Under hösten kan vi alltså resonera om den vikt man i lagen lägger på trafiksäkerhetsaspekterna.

Om jag sedan skall nämna ytterligare en sak, så skulle det vara transportforsknings sidan, som herr Persson i Heden också känner väl till. Genom den proposition som framlagts om den framtida transportforskningen kommer vi, visserligen mera långsiktigt men ändå, att bygga ut våra möjligheter att angripa olycksfallens orsaker på olika avsnitt inom trafiken.

Nr 70

Tisdagen den  
27 april 1971

*Om större anslag  
till statens vägverk  
för att öka trafik-  
säkerheten*

Tisdagen den  
27 april 1971

*Om större anslag  
till statens vägverk  
för att öka trafik-  
säkerheten*

Till slut vill jag säga att vägförvaltningarna ju bland mycket annat har i uppdrag att följa upp också trafikolyckorna. Jag säger detta mot bakgrunden av vad herr Persson i Heden nämnde om att det finns en rad trafikfallor utefter våra vägar. Det skall inte bestridas. I linje med de intentioner som vägförvaltningarna har skall de göra en uppföljning efter inträffade olycksfall. Även om man om varje olycksfall kan säga att det inte borde ha skett, skall naturligtvis samhället, när de ändå har inträffat, ta fram alla de erfarenheter som dessa olycksfall kan ge för att om möjligt förebygga nya olycksfall av den typ som vi för tillfället studerar.

Herr PERSSON i Heden (c):

Fru talman! Statsrådet Norling har i sitt senaste inlägg i någon mån förbättrat sitt svar på min interpellation, då han erkänner att trafikolyckorna också beror – till viss del – på vår dåliga vägstandard.

Jag nämnde riksvägen Borås–Göteborg. Vid Hindås inträffar ofta trafikolyckor, även mycket allvarliga sådana. Det är ett faktum, att det har hänt att tre och fyra personer och t. o. m. hela familjer har utplånats där på en gång. Vägsakkunniga har sagt att vägstandarden och vägdoseringen är av sådan karaktär att människor som inte känner till denna väg inte kan bemästra sin bil i vissa situationer. Det är i övrigt en bra väg, och de flesta håller en hög hastighet när de kommer fram till platsen. En sådan väg skulle mycket lätt kunna förbättras med ganska små medel. Jag vet att detta har diskuterats i vägverket, men förbättringar har inte kunnat göras på grund av att det har fattats medel. Jag anser att det måste vara något fel i systemet, om det skall behövas både långt gående utredningar och väntan budgetår efter budgetår, innan man kan få loss pengar till sådana enkla saker. Detta var *ett* exempel, och det gällde en riksväg. Det finns många andra liknande exempel på länsvägar och mindre vägar.

Jag skulle önska att mer pengar av bilskattmedlen kunde överföras till detta ändamål. Jag nämnde att nära 2 miljarder kronor går till andra ändamål. Om man överförde något av dessa 2 miljarder till vägförvaltningarna ute i landet, skulle de med dessa medel säkerligen kunna åstadkomma en minskning av antalet trafikolyckor, och då i synnerhet av antalet dödsolyckor, genom borttagandet av de värsta trafikfallorna.

Jag känner väl till vad som görs i fråga om trafiksäkerheten. Det är alldeles riktigt, och det är glädjande, att man ägnar sig åt transportforskning, ökad förarutbildning, förbättring av bilar osv., men detta är ju inte gjort på en dag och inte på ett halvår eller ett år heller, utan det är en verksamhet på längre sikt, vilket också statsrådet sade.

De saker som jag har nämnt är sådana förbättringsåtgärder som man kan vidtaga kortsiktigt – nära nog över en vecka. Det torde vara möjligt, om viljan finns, att åstadkomma erforderliga anslag. Människor är mer värda än pengar – det måste vi vara överens om.

Jag vill än en gång vädja till statsrådet Norling att pröva möjligheterna inom vägverket att låta vägförvaltningarna ute i länen få medel till vad jag vill kalla förbättringsåtgärder. Det är inte fråga om några ombyggnader i större utsträckning utan endast om förbättringsåtgärder på de platser där olycksfrekvensen är påtaglig på grund av vägarnas standard. Jag vet att

vägförvaltningarna ute i länen — jag är övertygad om att de är samstämmiga i hela landet — inte har högre önskan än att kunna vidtaga förbättringsåtgärder enbart för främjande av säkrare vägtrafik.

Nr 70

Tisdagen den  
27 april 1971

Herr kommunikationsministern NORLING:

Fru talman! Herr Persson i Heden nämnde trafikförhållandena vid Hindås. Alla som varit i området vet att denna väg är mogen för en ombyggnad. Herr Persson vet att det skall bli motorväg mellan Göteborg och Borås. Detta motorvägsbygge är dessutom påbörjat. Det är självklart att man kan hitta sådana ställen på flera håll i landet där man börjat med ett motorvägsbygge och där man skall bygga om hela vägen. Under den tid arbetet pågår med den nya vägen och ger den motorvägsstandard kan man inte lägga ned hur många miljoner kronor som helst på den gamla vägen, vilken så att säga är stadd på avskrivning. Här måste man göra den normala avvägning som behövs för att inte skapa alltför stora bekymmer för den trafik som måste gå fram på den gamla vägen innan den nya är klar.

*Om större anslag  
till statens vägverk  
för att öka trafik-  
säkerheten*

Jag vet inte om jag hörde fel, men jag tyckte att herr Persson nämnde att vi skulle disponera ca 2 miljarder i bilskattemedel. Enligt vad jag kan erinra mig är överskottet närmare 800 miljoner kronor. Jag vet inte om jag hörde fel eller om herr Persson använde fel siffror. När vi räknar fram detta överskott, har vi inte tagit hänsyn till de sociala utgifter som bilismen förorsakar.

Herr PERSSON i Heden (c):

Fru talman! Statsrådet Norling hörde inte fel. Jag sade faktiskt bortåt två miljarder. I denna siffra ingår då inte bara de bilskattemedel som går direkt in i automobilskattefonden. Vi har därtill den extra bensinskatt som togs 1967 — vi har även senare tagit en extra bensin- och brännoljeskatt. Vi har momsens på bilförsäljningen. Det är sådana saker som i varje fall berör motorfordonen, herr statsråd. Det är dessa pengar plus de ungefär 800 miljonerna som enligt beräkningar ger 1,8 miljarder kronor. Dessa pengar har kommit statsverket till del tack vare bilarna. Utan bilarna hade vi inte haft dessa extra pengar. Då borde i varje fall en del av dessa pengar ha kunnat användas till vägförbättringar.

Jag vet mycket väl att vägen Borås—Göteborg skall byggas om. Denna väg bör påskyndas på grund av Härryda flygfält. Det är en sak för sig. Men trafikolyckorna i Hindåstrakten har inte börjat i år utan de har inträffat under en följd av år. Den gamla vägen kommer väl även i fortsättningen att vara kvar som en mindre väg. En sådan förbättringsåtgärd behöver inte kosta miljontals kronor. Här gäller det bara att rätta till de allra värsta felen.

En sak till. Detta med Hindås är bara ett exempel av alla de många som vi har i detta land. Därför, herr statsråd, tänk än en gång över denna sak till förmån för trafiksäkerheten.

Överläggningen var härmed slutad.

Tisdagen den  
27 april 1971

*Om förbättring av  
trafikförhållandena  
i Älvsborgs län*

Herr kommunikationsministern NORLING erhöll ordet för att besvara fröken *Pehrssons* (c) den 9 mars framställda interpellation, nr 72, och anförde:

Fru talman! Fröken *Pehrsson* har frågat mig, om jag är beredd att medverka till att sådana trafikförhållanden åstadkommes i Älvsborgs län att en positiv befolknings- och näringslivsutveckling i länets olika delar främjas.

Inom ramen för de resurser som ställs till vägverkets förfogande koncentreras nybyggnadsåtgärderna till det trafikstarka vägnätet, dvs. i huvudsak riksvägar och större länsvägar. För länsvägnätet i övrigt disponeras driftmedel för successiva förbättrings- och upprustningsarbeten.

Det kan nämnas att det i flerårsplanerna för perioden 1970–1974 endast för tre län upptagits större medelsutrymme för länsvägbyggen än vad som beräknas för Älvsborgs län. Detta län har sålunda väl kunnat hävda sig vid fördelningen av det totala medelsutrymme som angivna planer innefattar. I fråga om de driftmedel som i planeringen avses för upprustnings- och förbättringsarbeten på länsvägarna kan konstateras att för Älvsborgs län upptagits 3,3 miljoner kronor för år 1970 och ca 5 miljoner kronor för år 1974.

Jag vill avslutningsvis erinra om att flerårsplanerna upprättats utifrån förutsättningen av en totalt sett oförändrad medelstildelning under perioden. Vad som sedan faktiskt kommer att disponeras för vägändamål blir beroende av de anslag som riksdagen årligen ställer till förfogande.

Fröken PEHRSSON (c):

Fru talman! Jag vill tacka statsrådet *Norling* för svaret på min interpellation. Anledningen till interpellationen är den stora betydelse som goda kommunikationsförhållanden har såväl för det näringsliv som finns i en region som också i mycket hög grad för en eventuell nylokalisering – en nylokalisering som vi i allra högsta grad behöver i Älvsborgs län.

Vi har i stora delar av länet betydande textil- och konfektionsindustrier. För att dessa skall kunna klara sig i den hårda internationella konkurrensen behövs tillgång till en väl fungerande transportapparat. En sådan är också nödvändig för att denna landsdel skall ha möjlighet att hävda sig vid nylokalisering, som jag sade, och för att näringslivet skall kunna utvecklas i positiv riktning.

Jag menar att en ökning av väginvesteringarna framstår som i hög grad nödvändig.

Jag vill också understryka järnvägarnas möjligheter att tillgodose näringslivet och enskilda. Dessa möjligheter måste tillvaratas, och de bebådade indragningarna av vissa bandelar bör inte komma till stånd.

Jag nämnde lokalisering till Älvsborgs län. SJ:s distriktsexpedition i Borås sysselsätter nu 100 anställda. Det har talats om en indragning av denna expedition. Det måste väl ändå vara fel att dra in en expedition som sysselsätter 100 anställda och sedan behöva nylokalisera ännu fler industrier till regionen.

Jag har den uppfattningen att det är samhällets skyldighet att ordna så att alla människor i samhället – ungdom, äldre, handikappade, de som bor i glesbygd, alla de som av olika anledningar inte har tillgång till bil – skall få en rimlig trafikservice genom samhällets försorg. Jag menar att tillämpningen av 1963 års trafikpolitiska beslut borde ändras så att allmänhetens intressen bättre tillgodoses.

Som jag nämnde i interpellationen har TEKO-utredningen i sitt betänkande framhållit vikten av att vägbyggandet i Älvsborgs län prioriteras, med hänsyn till näringslivet i regionen men också för eventuell nylokalisering. Samma sak har också framhållits i Länsprogram 1970 Älvsborgs län. Gång efter annan påtalar man där vikten av att vägbyggandet prioriteras inom regionen. Man pekar på näringslivet, effektiviteten och lönsamheten.

Statsrådet säger i sitt svar: "Inom ramen för de resurser som ställs till vägverkets förfogande koncentreras nybyggnadsåtgärderna till det trafikstarka vägnätet, dvs. i huvudsak riksvägar och större länsvägar. För länsvägnätet i övrigt disponeras driftmedel för successiva förbättrings- och upprustningsarbeten."

När jag läste detta fann jag det högst bekymmersamt med tanke på de dåliga vägar som vi har i Älvsborgs län. Vi fick på våra bord för ungefär ett år sedan Vägplan 70, den reviderade vägplanen. Där har vi tabeller som beskriver vägarnas standard i de olika länen.

Låt mig först säga att vägarna klassificeras som fullgoda, godtagbara och icke godtagbara vad det gäller standarden. I fråga om riksvägar har Älvsborgs län 30 procent vägar med fullgod standard, 30 procent med godtagbar standard och 40 procent med icke godtagbar standard. På länsvägarna är det ännu sämre beställt. Här är det bara 25 procent som har fullgod standard i Älvsborgs län, 25 procent har godtagbar standard och 50 procent har icke godtagbar standard. Låt oss ett ögonblick observera att det är på dessa vägar som vi dagligen forslar tusentals skolbarn till och från skolan.

Statsrådet nämner i sitt svar – och nu vill jag citera igen: "Det kan nämnas att det i flerårsplanerna för perioden 1970–1974 endast för tre län upptagits större medelsutrymme för länsvägbyggen än vad som beräknas för Älvsborgs län. Detta län har sålunda väl kunnat hävda sig vid fördelningen av det totala medelsutrymme som angivna planer innefattar. I fråga om de driftmedel som i planeringen avses för upprustnings- och förbättringsarbeten på länsvägarna kan konstateras att för Älvsborgs län upptagits 3,3 miljoner kronor för år 1970 och ca 5 miljoner kronor för år 1974."

Låt mig till detta för det första konstatera att Älvsborgs län är ett av våra allra största län. Det måste vi tänka på när statsrådet säger att endast för tre län har upptagits större medelsutrymme för länsvägbyggen.

För det andra, när det gäller driftbidraget för upprustning och förbättring av vägarna så är den ökningen mycket värdefull – i den mån den icke försvinner genom penningvärdeförsämring och kostnadsökningar. När vi tittar på det anslag som beviljats Älvsborgs län, måste vi göra det mot bakgrunden av den dåliga standard som vägarna har.

Kommunikationsdepartementet har upprättat flerårsplaner och fördel-

Tisdagen den  
27 april 1971

*Om förbättring av  
trafikförhållandena  
i Älvsborgs län*

ningsplaner för åren 1970–1974, och från dessa vill jag citera följande ord: "Vid prioriteringen av projekt som ifrågakommer för intagande i flerårsplan skall näringslivets behov av tillfredsställande transportmöjligheter beaktas. Särskild uppmärksamhet bör i detta sammanhang ägnas åt bärighetsupprustningen av vägarna." Denna hänsyn till näringslivets behov av upprustning av vägarna tycker jag för min del är mycket tilltalande, och jag hoppas verkligen att det behovet tillgodoses. Även Vägplan 70, som jag nämnde, understryker att ett samarbete mellan vägverk, näringsliv och andra företrädare för vägkonsumenter är mycket viktigt.

Jag tackar än en gång för svaret.

Herr ERNULF (fp):

Fru talman! Vid debatten här i kammaren före påsk om anslagen till vägväsendet framhöll jag att särskilt de mindre vägarna enligt min mening har blivit styvmoderligt behandlade när det gäller anslagen, framför allt beträffande underhålls- och förbättringsarbeten. Jag uttryckte också mina farhågor för att detta kommer att både minska trafiksäkerheten och försvåra en framgångsrik regionalpolitik bl. a. i den valkrets jag representerar, Älvsborgs läns södra del. Dessa synpunkter överensstämmer i stora delar med vad herr Arne Persson i Heden framförde i föregående ärende och med vad fröken Pehrsson nu har yttrat. Jag kan alltså i det väsentliga instämma i vad dessa ledamöter har sagt.

För att motverka svårigheterna för näringslivet i södra Älvsborgs län – och de svårigheterna, som bl. a. består i nedläggning av företag, är ju väl kända – är goda vägkommunikationer av utomordentligt stor betydelse, framför allt för alla småföretag på mindre orter i länet. Att vi sedan inte heller vill att skolbarnen skall skjutas på trafikfarliga vägar är väl helt naturligt. Vi har t. o. m. haft exempel på att en skolskjutschaufför helt enkelt vägrat att fortsätta att skjutsa skolbarn, eftersom han ansett vägen vara trafikfarlig.

Även för samfärdseln i övrigt är ett väl fungerande vägväsen av stor vikt. Om vi menar allvar med våra ofta uttryckta önskemål att undvika en koncentration av befolkningen till ett mindre antal orter och med vår ofta uttalade vilja att satsa på möjligheterna för mindre orter att fortleva och utvidgas, måste vi också se till att kommunikationerna, och då i hög grad vägkommunikationerna, är i ett godtagbart skick.

Jag vill på samma sätt som fröken Pehrsson anknyta till vad kommunikationsministern nämner om att det endast för tre län har upptagits större medelsutrymme till länsvägbyggen än vad som beräknats för Älvsborgs län. Ja, men då bör man kanske ta hänsyn till att vägarna i Älvsborgs län har en genomsnittligt mycket låg standard. Startar man från denna låga nivå är man tvungen, om man inte skall behandla Älvsborgs län alltför styvmoderligt, att lägga litet mer än genomsnittet på detta län.

Jag vet att kommunikationsministern har ett pressat arbetsprogram, men jag önskar att han trots det skulle kunna ta sig tid att på ort och ställe studera vägarna i Älvsborgs län. Vi skulle välkomna honom dit. Jag tror att jag efter ett sådant besök skulle stärkas i min förhoppning att

kommunikationsministern vid nästa budgetberedning – om inga politiska händelser har ändrat situationen – skall finna det möjligt att avsätta litet större anslag till byggande och kanske framför allt till förbättring och underhåll av de mindre vägarna. Och då tänker jag alltså främst på mitt eget län, Älvsborgs län.

Herr kommunikationsministern NORLING:

Fru talman! Fröken Pehrsson började med att beröra de av SJ tilltänkta ändringarna i SJ:s regionala organisation och nämnde som exempel det förslag som SJ har lämnat till Kungl. Maj:t rörande en eventuell förflyttning av distriktsexpeditionen i Borås. Jag vill bara i det sammanhanget svara att en proposition i sinom tid kommer att föreläggas riksdagen i anledning av SJ:s förslag till ändrad regional organisation och att jag därför inte i dag går in på den frågan.

Det andra som fröken Pehrsson tog upp gällde en omprövning av hela 1963 års trafikpolitiska beslut. Jag får på samma sätt som beträffande SJ:s förslag om ändring av organisationen konstatera att innan vi skiljs åt för sommarferie – inom den allra närmaste tiden, kanske om bara ett par veckor – har vi att behandla trafikutskottets betänkande över den långa raden av trafikpolitiska motioner, av vilka många tar sikte just på 1963 års trafikpolitiska beslut. Det finns därför, såvitt jag förstår, ingen anledning heller i det fallet att i dag gå in på någon närmare diskussion. Vi får återkomma till den.

När fröken Pehrsson läste vad som står i mitt svar till henne om det sätt på vilket våra väginvesteringar sker, nämligen utifrån de riktlinjer som är fastlagda av riksdagen, att man skall satsa i första hand de stora summorna på det trafikstarka vägnätet och större länsvägar med stark trafik, så blev hon överraskad och förvånad – t. o. m. förskräckt tror jag att hon sade. Ja, men det beslutet gäller fortfarande. Riksdagen har ännu inte ändrat sig på den punkten. Därför får det väl ändå bli så att fram till den tidpunkt när riksdagen bestämmer en annan fördelning av vägpengarna, så får vi måhända förskräckas, men vi får i alla fall ha förståelse för att ett riksdagsbeslut gäller till dess riksdagen har ändrat sig. Om fröken Pehrsson vill ändra på koncentrationen av vägpengarna – det var väl tanken – så får väl försöken att göra det ske på den vanliga parlamentariska vägen.

Vägplan 70 togs också upp av fröken Pehrsson här. Även jag har fått tillfälle att läsa den – av naturliga skäl – men jag vill konstatera att vi, vilket också fröken Pehrsson väl känner till, ännu inte har tagit ställning till Vägplan 70. Vad som nu än står i den – det är en mycket intressant läsning i och för sig – så har vi ännu inte tagit ställning. Jag sade som svar på en fråga för halvannan vecka sedan att regeringen kommer att presentera sin inställning till Vägplan 70 nästa år, i 1972 års statsverksproposition. Vid det tillfället får vi naturligtvis anledning att gå in i det siffermaterial och det övriga tänkande som presenteras i Vägplan 70.

Jag vill erinra om, eftersom fröken Pehrsson också nämnde det, att i arbetet med Länsprogram 1970 har länsstyrelser och kommuner inventerat vilka åtgärder även på trafiksidan som erfordras för att påverka utvecklingen i enlighet med målsättningen för den regionala politiken.

När det gäller vägarna fördelas investeringsmedlen mellan länen till olika vägföretag enligt uppgjorda planer för en femårsperiod, och sedan revideras dessa planer vart tredje år. Vid de revideringarna – inom parentes sagt förestår en sådan år 1972 – får man i enlighet med vad som är inskrivet i vägstadgan en samtidig vägning av olika angelägna vägföretag och får på så sätt en konsekvent och riktig utbyggnad av vägnätet.

Det planläggningssystem, som vägverket arbetar med, omfattar samtliga åtgärder på vägarna. Även förstärknings- och förbättringsåtgärder, som finansieras inom ramen för driftanslaget, är med där. Vi skall inte glömma bort att det inte bara är en fråga om nybyggnadspengar, utan i planerna ligger hela tiden också det som har att göra med förstärknings- och förbättringsåtgärder. Man får ibland en känsla av att förbättringar och förstärkningar inte är något väsentligt på väginvesteringarnas område. Vad man skall ha är nybyggnadspengar; får man inte det är pengarna inte lika mycket värda. Jag är angelägen att säga vid det här tillfället att förstärknings- och förbättringsåtgärderna många gånger – även om det kanske inte behövs så stora ekonomiska insatser i det enskilda fallet – kan vara minst lika värdefulla om inte många gånger värdefullare än den andra formen. En icke oväsentlig del av behoven bl. a. på länsvägnätet tillgodoses genom sådana enklare investeringsåtgärder som förbättringar och förstärkningar.

I flerårsplancarbetet, fröken Pehrsson, har också olika myndigheter och planerande organ i länet deltagit i att angelägenhetsgradera vägprojekten inom ramen för de resurser som länet tilldelats. Förslaget till den flerårsplan, som nu är under förverkligande, har upprättats av länsstyrelserna i samråd med vägförvaltningen i respektive län. Man kan väl därför förutsätta, att angelägenhetsgraderingen av vägprojekten är sådan att en positiv befolknings- och näringslivsutveckling även i Älvsborgs län skall främjas så långt det är möjligt.

Vi kommer, såvitt jag förstår, alltid att ha olika uppfattningar om hur mycket pengar vi skulle vilja satsa och hur mycket vi i det enskilda fallet och under det enskilda budgetåret kan satsa. Jag måste även i den här diskussionen konstatera, vilket är en självklarhet i och för sig, att vad vi än vill göra har vi, hur vällovligen ambitionerna än är, att ta hänsyn till de ekonomiska realiteterna. Vi kan alltså inte rycka ut vägpolitiken ur det stora sammanhanget och säga att vi skall blunda för alla andra behov i samhället ett ögonblick och lägga så mycket på väginvesteringarna att vi blir ense om tagen allesammans. Det klarar vi inte, och det vore förresten ett stort fel att göra så. Vägpolitiken lever inget eget liv, den skall leva tillsammans med all annan politik. Därför måste vi se till att vi från tid till annan tar ut det bästa möjliga resultatet av vad vi har tillfälle att satsa.

Till herr Ernulf behövs väl ingen annan kommentar än att han på de frågor han ställt kan få samma svar som fröken Pehrsson fått. Han har understrukit fröken Pehrssons synpunkter när det gäller Älvsborgs län. Kvar står emellertid när det gäller detta län, som jag säger i mitt svar, att man där haft möjlighet att få medel. En jämförelse mellan olika län visar, som jag ser det, att Älvsborgs län har fått ganska goda resurser.

Herr Ernulf bjuder mig i dag att åka ner till Älvsborgs län; han har framfört den inbjudan tidigare, inte från denna talarstol men i annat

sammanhang. Jag tackar både för den tidigare inbjudan och för den som jag får mera officiellt här, och jag skall försöka göra vad jag kan för att komma till Älvsborgs län.

Fröken PEHRSSON (c):

Fru talman! Jag vill också gärna understryka att kommunikationsministern är välkommen till Älvsborgs län; det skulle vara mycket trevligt om vi fick se statsrådet Norling nere hos oss.

Jag kan instämma i vad statsrådet Norling sade beträffande anslaget till förbättringar och förstärkningar av vägnätet — det är i allra högsta grad väsentligt och kan ge så betydande förbättringar att vi bör vara ganska nöjda om vi får ett bra sådant anslag.

Naturligtvis är jag helt på det klara med att vi måste se till de ekonomiska realiteterna och inte kan få allt vi önskar. Men jag framställde interpellationen av den anledningen att jag liksom så många andra i vårt län känner stor oro för väg- och kommunikationsförhållandena i länet. Gång på gång understryks i tidningar och tidskrifter av olika slag hur besvärande situationen är för Älvsborgs län när det gäller näringslivet, när det gäller trafikservicen över huvud taget. För bara ett par dagar sedan uttalade vägdirektören att vi måste finna oss i en standardsänkning för vägnätet i länet. Det råder oro och bekymmer. Jag sade att jag var bekymrad över läget — jag sade inte att jag var förvånad eller förskräckt.

Jag förstår mycket väl att statsrådet Norling har svårigheter att tillgodose så många önskemål i fråga om både väganslag och förbättrade kommunikationer, men jag har ändå velat redovisa dessa problem, som vi i vårt län känner så starkt för och är så bekymrade över och som vi menar har så stor betydelse för näringslivet i regionen och för den nylokalisering som vi hoppas på.

Överläggningen var härmed slutad.

## § 9 Ang. fortbildningen av körkortsinnehavare, m. m.

Herr kommunikationsministern NORLING erhöll ordet för att besvara herr *Wiklunds* i Stockholm (fp) den 11 januari framställda interpellation, nr 3, och anförde:

Fru talman! Herr Wiklund i Stockholm har frågat mig *dels* om jag anser särskilda åtgärder behövliga för att få till stånd en förbättring av körkortsinnehavarnas trafikkompetens och körskicklighet som ett led i arbetet att motverka den senaste tidens ökning av olyckorna i motortrafiken, särskilt dödsolyckorna bland fotgängare, *dels* om jag är villig att medverka till att en bred kampanj i samarbete med de folkliga organisationerna för vidareutbildning av körkortsinnehavare snart kommer till stånd *och dels* vilka andra åtgärder jag är beredd att medverka till för att om möjligt snabbt förbättra trafiksäkerheten.

Sedan herr Wiklund ställde sin interpellation har för riksdagen lagts fram en proposition angående körkort och körkortsregistrering. Som ett

Nr 70

Tisdagen den  
27 april 1971

*Ang. fortbildningen  
av körkortsinne-  
havare, m. m.*

led i den föreslagna körkortsreformen ingår en allmän höjning av förarutbildningen och av kraven i samband med förarproven. Körkortet kommer att differentieras med hänsyn till i första hand den svårighet det innebär att föra olika fordonstyper. För varje körkortsklass kommer att uppställas specificerade normer för utbildningen och förarproven, varigenom skapas garantier för att varje förare har förutsättningar att på ett från trafiksäkerhetssynpunkt tillfredsställande sätt föra det slag av fordon som hans förarbevis avser.

För att bibehålla och vidareutveckla körkortsinnehavarnas trafikfärdigheter och körskicklighet pågår och planeras en rad aktiviteter.

Låt mig här lämna några exempel. Vad först gäller vidareutbildning av speciella förarkategorier vill jag tala om att det sedan något år pågår kurser för lastbilsförare och för instruktörer, vilka senare i sin tur medverkar vid liknande lokala kurser runt om i landet. Denna vidareutbildning, som startats i samarbete mellan trafiksäkerhetsverket samt organisationer och företag inom yrkestrafiken, leds av Biltrafikens yrkesnämnd.

I samråd med berörda myndigheter utreder trafiksäkerhetsverket vilka krav som bör ställas på såväl grund- som vidareutbildning av förare av utryckningsfordon. Provkurser med teoretisk och praktisk utbildning för sådana förare har också påbörjats i syfte att ge erfarenheter för den fortsatta utläggningen av undervisningen.

När det gäller den allmänna frivilliga vidareutbildningen bedriver NTF enligt överenskommelse med trafiksäkerhetsverket en omfattande verksamhet, som riktar sig till alla typer av trafikanter och sker i samarbete med samtliga studieförbund, trafikskoleförbund, länens trafiksäkerhetsförbund, lokala trafiksäkerhetskommittéer, motororganisationer, enskilda företag m. fl. I verksamheten ingår också utbildning av instruktörer.

NTF har även vidareutbildningskurser som är direkt inriktade på bilförare och som innefattar såväl teori som praktik. Omkring 2 000 bilförare genomgick dessa kurser under våren 1970, och fr. o. m. i höstas bedrivs verksamheten kontinuerligt samtidigt som den intensifierats kraftigt.

Hösten 1969 startade NTF en mopedförarkurs enligt en särskild utbildningsplan. I början av förra året inleddes mopedförarkurser enligt denna plan över hela landet. Härvid utbildades ca 4 000 mopedister varjämte många skolor genomförde sådana kurser inom ramen för den schemabundna undervisningen. Kursverksamheten har ytterligare utvecklats under hösten 1970 och våren 1971.

Genom det mycket omfattande samarbete som sålunda bedrivs med en stor mängd förbund, organisationer och företag av skilda slag är det möjligt att på bred bas få till stånd kursverksamhet och vidareutbildning för trafikanterna. Trafiksäkerhetsverket har också i sina planer för informationsverksamheten under år 1972 tagit in en brett upplagd kampanj i syfte att öka trafikanternas färdigheter. Kampanjen avses ske i samarbete med bl. a. folkrörelserna. Någon tidigareläggning härav synes inte lämpligen böra ske eftersom verksamheten inom dessa organisationer i regel måste planläggas i god tid.

När det gäller min beredvillighet att medverka till trafiksäkerhetsfräm-

jande åtgärder utgör väl de åtgärder och reformförslag, som aktualiserats under den senaste tiden, ett klart belägg härför. Jag är dock angelägen att påpeka att för att trafiksäkerheten snabbt skall kunna ökas och vi skall kunna få bästa möjliga effekt av de olika aktiviteterna måste dessa noggrant planeras och placeras in i rätta sammanhang. Det är också därför vi ägnar planerings- och samordningsfrågorna en allt större uppmärksamhet.

Herr WIKLUND i Stockholm (fp):

Fru talman! Min interpellation väcktes för tre och en halv månad sedan, och en sådan framstöt kan väl på en så pass lång tid förlora en del i aktualitet. Tyvärr är emellertid trafiksäkerhetsförhållandena på våra gator och vägar i vissa avseenden så otillfredsställande eller stadda i sådan försämring att den här interpellationen alltjämt har ett påtagligt intresse och enligt min mening mycket väl kunde ha väckts även den dag som inne är. Jag tänker särskilt på det förhållandet att vi helt nyligen – och alltså sedan jag interPELLERADE – fått statistik offentliggjord över trafikolyckorna under 1970. Den har här blivit refererad av herr Persson i Heden, så jag skall inte gå in på den. Det är endast att konstatera att det för 1970 är en ytterligare uppgång jämfört med 1969. Jag skall bara dra den slutsatsen, att det här betyder att i genomsnitt mer än tre människor körs ihjäl i trafiken per dag med tendens till ökning av detta genomsnitt. Det gäller inte dödsolyckorna enbart, utan det gäller även de olycksfall där människor blir svårt skadade.

Det vanligaste sättet att förta intrycket av de kusliga olyckssiffrorna är att göra som kommunikationsministern gjorde här: att helt enkelt säga att trafik- och fordonsökningen har fortsatt och att man rent av mot den bakgrunden skall kunna tala om en relativ olycksminskning i trafiken. Det är ju en klen tröst för de anhöriga till de dödade och lemlästade. Jag vill gärna tillfoga att jag väl förstår att kommunikationsministern naturligtvis har samma åsikt om den saken – jag drar den självfallna slutsatsen av det meningsutbyte som kommunikationsministern hade med herr Persson i Heden. Men det är en klen tröst även för dem som ekonomiskt drabbas av de ökade trafikolycksfallen. Antalet sådana olycksfall med personskador uppgick under hela 1960-talet till omkring 250 000. Var tredje invånare riskerar att någon gång under sin livstid bli skadad i trafiken.

Uppskattningsvis medför trafikolyckorna utöver de mänskliga tragedierna kostnader för samhället på ca 2,5 miljarder kronor per år. Det skulle därför, som redan påpekats i tidigare interpellationsdebatter, snabbt visa sig lönande att satsa på åtgärder som kunde minska dessa olycksfall, låt oss säga med 20–30 procent.

Det är som ett led i försöken att främja en sådan satsning min interpellation väckts. Det skedde främst under intryck av uppgifterna om växande antal dödsolyckor vid markerade övergångsställen strax före jul. Antalet dödsfall genom trafikolyckor bland s. k. oskyddade trafikanter – fotgängare och en del andra kategorier – i tätorter ökade 1970 med 15 procent.

Jag ber att få tacka kommunikationsministern för svaret på min

Tisdagen den  
27 april 1971

*Ang. fortbildningen  
av körkortsinne-  
havare, m. m.*

interpellation, där jag berör några av de centrala orsaksfaktorerna, som man borde kunna påverka i trafiksäkerhetsfrämjande riktning. Jag tänker på de tre huvudrollsinnehavarna i trafikens drama, nämligen bilen, vägen och människan, och tar i interpellationen fram den sistnämnda faktorn, alltså människan, särskilt då hon själv sitter vid ratten. Det bör vara möjligt att få till stånd åtgärder för att åstadkomma en allmän höjning av bilförarens trafikkompetens och körförmåga samt det större hänsynstagande till andra som man kan hoppas blir resultatet av åtgärder av denna typ.

Jag skisserar i interpellationen en bred folkrörelseunderstödd aktion i samverkan med motororganisationerna och vederbörande ämbetsverk för fortbildning eller repetitionsövningar bland körkortsinnehavare. Vidareutbildning av dessa borde kunna göras till en bred folkrörelseaktivitet. Modell är, som ofta i andra sammanhang, kampanjen i samband med högertrafikomläggningen. Det borde, menar jag, vara möjligt att finna former för en stark populariseringsdrive avseende vidareutbildningen av trafikförare.

Förra årets riksdag tycktes i svar på min motion om den här saken anse att uppslaget var värt beaktande. Man räknade dock med att trafiksäkerhetsverket skulle, under medverkan av den till verket knutna planeringsnämnden, självt ta erforderliga initiativ. Jag måste säga herr Norling att jag därför med viss spänning tog del av det nya arbetsprogram som planeringsnämnden och trafiksäkerhetsverket har givit ut avseende tiden den 1 juli 1970 -- 30 juni 1972, publicerat i oktober 1970, och läste avsnittet "Vidareutbildning av fordonsförare". Där finns emellertid inte ett ord om det här uppslaget. Däremot nämns vad jag själv berör i interpellationen, nämligen vidareutbildningen av lastbilsförare som nu pågår, och utredningen angående utbildningskrav beträffande förare av uttryckningsfordon, en utredning som enligt interpellationssvaret alltjämt pågår.

I fortsättningen av svaret redovisas den alla trafikanter -- och sålunda inte speciellt motorförarna -- omfattande upplysningsverksamheten genom NTF, en verksamhet närmast inom ramen för det ordinära bildnings- och studiearbetet. När man frågar hos trafiksäkerhetsverket om fortbildningsåtgärder av det slag jag här är ute efter, hänvisar man till bristen på personal och anslag såsom hinder för att man skall kunna vidta några extra åtgärder i linje med det uttalande som riksdagen gjorde med anledning av min motion förra året. Det uppges i svaret att 2 000 bilägare genomgått NTF-kurser för fortbildning våren 1970 och att kursverksamheten från i höstas kontinuerligt bedrivs och intensifierats. Med all respekt för denna verksamhet måste jag säga att den torde höra till det ordinära NTF-arbetet och inte till de extraordinära insatser som dagens allvarliga trafiksituation påkallar. För övrigt skulle man vilja veta litet mera om hur intensifieringen tagit sig uttryck, omfattningen nu av verksamheten och hur denna kommer att fortsätta. Mopedförarkurserna är utmärkta, men de berör ju inte bilförargenerationen av i dag.

I slutet av svaret nämns en åtgärd som ligger i linje med vad jag i interpellationen i första hand var ute efter. Det sägs sålunda att trafiksäkerhetsverket i sina planer för informationsverksamheten 1972 tagit in en brett upplagd kampanj i samarbete med bl. a. folkrörelserna i

Tisdagen den  
27 april 1971

*Ang. fortbildningen  
av körkortsinne-  
havare, m. m.*

syfte att höja trafikanternas kunskaper. Gäller detta trafikanterna i största allmänhet eller bil- och andra motorförare mera speciellt? Och framför allt: Kommer det att finnas ekonomiskt utrymme, så att det blir möjligt att gå från ord till handling? Jag frågar därför att i det förut åberopade arbetsprogrammet så vitt jag vet inte finns något nämnt om denna kampanj och man så ofta starkt trycker på personal- och anslagsbristen från trafiksäkerhetsverkets sida när det blir fråga om att vidta ytterligare åtgärder av det slag som jag här har talat om.

Min tredje fråga – dvs. *andra* åtgärder på kort eller lång sikt för att om möjligt förbättra trafiksäkerheten – berörs inte alls i svaret. Från vår sida har vi i år väckt en ny, större trafiksäkerhetsmotion, där en rad förslag framlagts. Motionen utmynnar i krav på en parlamentarisk utredning med uppgift att utarbeta ett program, innehållande mål, resurser, metoder och tidsplan för en samordnad satsning i syfte att som ett första mål åstadkomma en minskning av trafikolyckorna med minst 50 procent. Jag kan inte göra annat än rekommendera denna motion till studium. Vore det inte skäl att redan nu, i den beträngda situation där vi befinner oss, ta upp en och annan idé från den motionen? Vi behöver få in mera av en cost benefit-attityd i trafiksäkerhetsarbetet. Det lönar sig alldeles säkert att rejält kosta på detta arbete, eftersom den ökade produktion av trafikoffer som nu pågår är en ytterligt kostsam historia från samhälls-ekonomisk synpunkt.

För att bara ta ett par mindre frågor:

Vad görs för att effektivt och utan undantag tydligt markera övergångsställena både dag och natt?

Vad görs för att utan särskilda föreskrifter stimulera folk att bära reflexer på ytterkläder?

Kunde man inte åtminstone försöksvis, efter danskt mönster, ordna med en trafikens haverikommission i någon större tätort, så att man fick kontinuerlig och konkret och säker upplysning om aktuella orsaksfaktorer vid inträffade trafikolyckor?

Vad kan man ytterligare göra för att förbättra trafikövervakningen? Vi kommer i morgon att diskutera polisbristen. Det går ju inte att i längden tala om att nu skall det bli bättre trafikövervakning och om behovet av ökad personal och sedan låta det i stort sett stanna vid detta, eftersom man saknar personella resurser. Men vi får diskutera den saken i morgon, som sagt.

Det har talats om behovet av bättre samordning även på regeringsplanet av handläggningen av trafiksäkerhetsfrågor. Det är fara värt att vanligheten av trafikskadorna gör oss avtrubbade. Faktum är ju att de problem som dessa skador skapar berör en hel rad departement samtidigt – utom kommunikationsdepartementet berörs civildepartementet, som ju handhar planväsendet, inrikesdepartementet som sysslar med lokaliseringsfrågorna, justitiedepartementet som handhar polis- och rättsväsendet, utbildningsdepartementet som sköter forsknings- och utbildningsverksamheten, socialdepartementet som handhar sjukvården och inte minst naturligtvis finansdepartementet. Kunde inte ett speciellt samordningsorgan för dessa frågor anses vara behövt inom Kungl. Maj:ts kansli? Kunde det inte i varje fall vara motiverat att tillskapa ett organ

för sådana frågor direkt i regeringens hand, av den typ som redan finns för narkotikabekämpning med en regeringsledamot som ordförande?

Ja, detta är några frågor som jag ville ställa som komplement till min interpellation.

Herr kommunikationsministern NORLING:

Fru talman! Herr Wiklund i Stockholm ställde här en lång rad frågor som komplement till mitt svar på hans interpellation. Jag skall försöka besvara några av dem men kan inte garantera svar på alla delfrågorna.

När det gäller vidareutbildningen av trafikanter känner även herr Wiklund till att NTF enligt överenskommelse med trafiksäkerhetsverket har hand om den allmänna vidareutbildningen av trafikanter. Jag vill omedelbart inskjuta, att hur gärna vi än skulle vilja det kan vi inte tvinga alla människor att delta i en sådan trots all frivillig utbildning. Jag har velat skjuta in det genast för att inte ha det osagt, när vi sedan diskuterar möjligheterna att nå alla människor som vi skulle önska nå med trafiksäkerhetsfrämjande åtgärder, i detta fall utbildning.

Sedan detta sagts kan jag meddela att NTF:s utbildning av instruktörer, vilka i sin tur för kunskaperna vidare inom respektive verksamhetsområden, har förhållandevis stor omfattning. Under år 1970 har man i NTF t. ex. tagit hand om utbildningen av 800 personer från försvar, brandkårer, motororganisationer, företag och trafikskolor. Dessa personer har gått igenom sådana instruktörskurser, och enligt uppgift har drygt 350 hittills under den korta tid som förflutit av 1971 hunnit delta i liknande kurser avseende vinterkörning.

De speciella utbildningskurserna för bilförare har som jag tidigare sade omarbetats och intensifierats. I februari 1970, alltså för drygt ett år sedan, inleddes över hela landet de första vidareutbildningskurserna för bilister enligt den nya utbildningsplan som NTF då presenterade och som omfattar ca 20 teoritimmar och 12 timmar praktisk körträning.

För ungefär ett år sedan påbörjades vidare s. k. allmänna trafikkurser för alla slags trafikanter, som herr Wiklund frågade om. Även den kursverksamheten, med en variant speciellt avsedd för pensionärer, bedrivs fr. o. m. hösten 1970 kontinuerligt. Sedan hösten 1969 omfattar den nya utbildningsplanen för mopedförare 28 timmar teori och praktik. I den första kursomgången godkändes enligt uppgift 135 elever i slutprovet, som motsvarar det teoretiska provet för motorcykelkörkort. Den utbildningsverksamheten har också utvecklats, och många tusen mopedförare, av vilka det stora flertalet i sinom tid blir innehavare av olika slags körkort, har redan nu genomgått dessa speciella kurser.

Efter överenskommelse med trafiksäkerhetsverket har man vidare inom NTF utarbetat förslag till utformning av motorövningsbanor, till innehåll och mål avseende vidareutbildning av bilförare och till handledning vid sådan utbildning. I avvaktan på att bl. a. dessa förslag kan realiseras fortsätter den nuvarande kursverksamheten tillsammans med studieförbunden och trafikskolorna.

När herr Wiklund sedan kom in på utbildningen och vidareutbildningen av förare samt fortbildning av vissa förarkategorier, så ligger ju även det inom trafiksäkerhetsverkets arbetsområde. Verksamheten be-

drivs delvis i samarbete med olika myndigheter, med organisationer och med företag. En god bild av den verksamhetens omfattning ger väl trafiksäkerhetsverkets nu gällande arbetsprogram, där de viktiga utbildningsfrågorna ägnas ett, som jag förstär, väsentligt utrymme. Av programmet framgår bl. a. att verket förbereder ett omfattande arbete rörande kursplaner, anvisningar för utbildning och prov på grundval av körkortspropositionen som är framlagd. Inom försvaret förbereder man övergången till det differentierade körkortssystemet med avseende både på utbildningens innehåll och på behovet av utbildningsresurser. Inom den s. k. trafikmålskommittén utreder vi frågorna om återkallelse av körkort, och socialstyrelsen avser att utarbeta en ny typ av läkarintyg för körkortsaspiranter. När det gäller formerna för körkortsutbildningen m. m. pågår och planeras olika arbetsinsatser hos bl. a. trafiksäkerhetsverket, skolöverstyrelsen och Kommunförbundet.

Jag vill också ta upp en fråga som herr Wiklund inte tog upp men som det kan vara värt att i en sådan här interpellationsdebatt beröra något, nämligen trafikutbildningen i skolan.

Trafikutbildningen i det allmännas regi byggs ju ut enligt riktlinjerna i statsmakternas beslut år 1967. Skolöverstyrelsen har till uppgift att inordna en förstärkt trafikundervisning i skolutbildningen. Den undervisningen i den obligatoriska skolan har fått en förbättrad ställning och omfattning i samband med den nyligen genomförda läroplansöversynen för grundskolan. Trafikundervisningen tas nu upp som huvudmoment på både lågstadium, mellanstadium och högstadium. I de nya studieplanerna för lärarhögskolorna kommer trafikundervisningen likaså att få en mera framskjuten ställning. I samband med den nya gymnasieskolans genomförande planeras den allmänna trafikundervisningen bli ytterligare intensifierad på det gymnasiala stadiet. Gymnasieskolan kommer som bekant med sin ökade bredd och omfattning – snart 85–90 procent av våra ungdomskullar – att ge ökade kunskaper av värde även ur trafiksäkerhetssynpunkt, och gymnasieskolan ger också genom vad man kallar "timme till förfogande" och "tillval" möjligheter till aktiviteter som direkt knyter an till trafiksäkerhetsarbete och förberedelse för körkort.

När det gäller den särskilda utbildningen till yrkesförare av olika slag hänvisar jag till vad jag anfört i den nyligen framlagda propositionen om körkort och körkortsregistrering.

Så här skulle man kunna fortsätta uppräknningen av aktiviteter, tankar och åtgärder på trafiksäkerhetens område. Jag vill när det gäller frågan om ytterligare trafiksäkerhetsfrämjande åtgärder hänvisa till det omfattande och kontinuerliga samarbete i avseende på olika punktåtgärder som vi har talat om i tidigare debatter här i eftermiddag: förbättring av olycksbelastade vägvagns genom ombyggnad eller trafikreglering, skärpt övervakning – som herr Wiklund har varit inne på också – intensiva informationskampanjer inför helger osv. och, i vad avser planeringen på litet längre sikt, förbättring av trafikmiljön, fordon, förarens utbildning och vad jag här tidigare har talat om.

Jag vill sluta med att säga att vi genom ett sådant brett upplagt trafiksäkerhetsarbete inom olika områden, där de skilda aktiviteterna planerats in med hänsyn till tidpunkter och målsättningar, enligt min

Tisdagen den  
27 april 1971

*Ang. fortbildningen  
av körkortsinne-  
havare, m. m.*

mening kan nå en påtagligt ökad säkerhet i trafiken.

Herr Wiklund ställde ytterligare en fråga, som jag nu drar mig till minnes och som jag vill besvara innan jag avslutar den här repliken, nämligen om samordningen mellan olika organ. Den samordnande funktionen har trafiksäkerhetsverket redan i uppgift att sköta. Verket skall samordna exempelvis åtgärder där rikspolisstyrelsen, vägverket och andra organ skall vara med. Den uppgiften ligger alltså redan på trafiksäkerhetsverket.

Herr WIKLUND i Stockholm (fp):

Fru talman! Kommunikationsministern undvek att svara på de kompletterande frågor jag ställde. Jag har förståelse för detta, då frågorna kom utan förberedelse. Jag är inte heller ledsen för detta utan tackar för de svar i övrigt som kommunikationsministern lämnade.

Vad samordningsfrågan beträffar menade jag att den skulle ligga på en något högre nivå än ämbetsverksnivå. Det var här jag ville ha till stånd ett särskilt samordningsorgan av ett eller annat slag.

Som kommunikationsministern själv sade är det här inte meningen att tvinga körkortsinnehavare till vidareutbildning. Det har inte heller jag menat. Det finns inte ett ord om detta i min interpellation, och jag har här i dag inte heller sagt något, som tyder på att jag skulle ha den åsikten. Jag har i stället starkt betonat att man skall utnyttja folkrörelserna som organ för att nå så bred publik som möjligt. Jag tänkte mig härvidlag en koncentrerad kampanj.

Herr statsrådet har uppehållit sig vid en rad olika kursverksamheter och allmänna vidareutbildningsåtgärder av mera ordinärt slag av den sort som bedrivs av NTF. Vad skall denna nationalförening göra annat än att syssla just med sådan kursverksamhet av mera kontinuerligt slag? Här var det emellertid fråga om en mera koncentrerad insats för att höja trafikkompetensen hos körkortsinnehavarna.

På min fråga om man inte skulle kunna igångsätta en sådan kampanj och satsa tillräckligt med pengar har jag inte fått något svar. En sådan kampanj skall naturligtvis vara välplanerad och detta kan ta sin tid – det kan jag också hålla med om. Jag underskattar inte de aktiviteter som planerats för allmänutbildning av körkortsinnehavare eller körkortssökande. Det är viktiga saker. Här var det dock fråga om en ytterligare och extraordinär åtgärd i form av en koncentrerad kampanj.

Kommunikationsministern åberopar statens trafiksäkerhetsverks och planeringsnämndens arbetsprogram och säger att det skulle finnas en rad uppgifter om vad som där pågår vad gäller vidareutbildning av fordonsförare. På s. 17 talas det i ett mycket kort avsnitt om att man utreder frågan om vidareutbildning av förare av utryckningsfordon. Det pågår också en vidareutbildning av förare av lastbilar. Jag kan för min del inte hitta något som är värt särskild uppmärksamhet i arbetsprogrammet kring frågan om vidareutbildning av motorförare.

Överläggningen var härmed slutad.

§ 10 Föredrogs och hänvisades Kungl. Maj:ts proposition nr 106 till justitieutskottet.

Nr 70

Tisdagen den  
27 april 1971

---

§ 11 Föredrogs och hänvisades motionerna nr 1404–1406 till utbildningsutskottet, nr 1407 och 1408 till skatteutskottet, nr 1409 till finansutskottet samt nr 1410 till socialförsäkringsutskottet.

§ 12 Föredrogs, men bordlades åter konstitutionsutskottets betänkanden nr 29 och 30, finansutskottets betänkanden nr 12–15, skatteutskottets betänkanden nr 22–25, justitieutskottets betänkanden nr 5 och 6, socialförsäkringsutskottets betänkanden nr 17 och 19–21, socialutskottets betänkanden nr 7 och 12, kulturutskottets betänkanden nr 8 och 9, utbildningsutskottets betänkanden nr 5–9, trafikutskottets betänkande nr 4, jordbruksutskottets betänkanden nr 26–28, inrikesutskottets betänkanden nr 9–11 samt civilutskottets betänkande nr 15.

### § 13 Meddelande ang. föredragningslistan för den 28 april

Fru ANDRE VICE TALMANNEN yttrade:

Jag får meddela att justitieutskottets betänkanden nr 5 och 6 samt civilutskottets betänkande nr 15 i nu angiven ordning uppföres främst bland två gånger bordlagda ärenden på morgondagens föredragningslista.

Vidare får jag meddela, att skatteutskottets betänkande nr 22 sättes sist bland två gånger bordlagda ärenden på samma lista.

### § 14 Interpellation nr 112 om sysselsättningsfrämjande åtgärder i Värmlands län

Ordet lämnades på begäran till

Herr PERSSON i Karlstad (s), som yttrade:

Fru talman! Jag har tidigare tänkt att framställa denna interpellation, och dröjsmålet beror på att jag först avvaktat en eventuell förbättring under april månad. Då emellertid arbetslösheten ytterligare ökat under april månad och vi för övrigt har den högsta registrerade arbetslöshets-siffran sedan nuvarande statistiken tillkom, vill jag delge inrikesministern min oro för utvecklingen på den värmländska arbetsmarknaden.

Redan i januari i år uppvisades rekordhöga arbetslöshetssiffror och vid arbetsförmedlingarnas räkning den 15 april uppgick antalet arbetslösa till 3 892 personer. Vid samma tidpunkt befann sig 1 832 personer i arbetsmarknadsutbildning och ca 800 var placerade i beredskapsarbeten. Av de arbetslösa var 1 023 kvinnor och av samtliga arbetslösa var 483 ungdomar under 25 år och 1 268 60 år och däröver, eller i procent räknat 33,3 procent. Antalet lediga platser hade ökat något och uppgick till 1 190 mot 2 016 i april förra året. Svårast har byggnadsarbetarna drabbats. Arbetslösheten inom denna sektor har varit ytterst besvärande hela vintern och uppgick den 15 april till 859 personer varav 60 procent är 50 år eller äldre, utöver detta tillkom målarna med 111 personer och elektrikerna med ytterligare 29 arbetslösa. Den otillfredsställande syssel-

sättningen i byggbranschen sammanhänger helt med minskade investeringar och förutsades redan i marsprognosen 1970. Framför allt har investeringarna minskat inom industrin. Vad som mest oroar i sammanhanget är att även kommande investeringar under den resterande delen av året förväntas bli blygsamma, varför undersysselsättningen inom branschen väntas bli bestående och bli synnerligen besvärande kommande vinter. Något lager av oprioriterade byggnadsobjekt existerar inte varför ett borttagande av investeringsavgiften inte kommer att ge nämnvärd effekt. Regionala insatser i form av beredskapsarbeten och *eventuellt* frisläppande av investeringsfonderna liksom ett ökat bostadsbyggande måste insättas i god tid för att inte nästa vintersäsong skall ge en än dylstrare bild.

De osedvanligt blygsamma investeringarna i byggnadsbranschen har helt naturligt påverkat sysselsättningen i angränsande branscher även om orsakerna till den allmänna nedgången är flera. Metallsektorn redovisar även den en rätt hög arbetslöshet och hade vid samma räkningstillfälle 395 arbetslösa, skogsarbetarna hade 225 arbetslösa och träindustrin 192 arbetslösa. Antalet varsel inom småindustrin har i vinter varit stort, och som bekant har tre medelstora företag i Värmland nedlagt driften och avvecklar rörelsen medan andra har permitterat arbetskraft. Totala antalet varsel hitintills i år, alltså fr. o. m. den 1 januari och fram till den 15 april, berör 12 företag med sammanlagt 333 anställda.

Jag hyser stor oro för den äldre arbetskraften och för dem som är 50 år eller däröver och som tålmodigt väntar på en chans till meningsfyllda sysselsättningstillfällen. Av statistiken framgår att en relativt kraftig ökning skett beträffande arbetslöshetens längd, jag kan nämna att 729 personer eller 19,2 procent har varit arbetslösa över 26 veckor.

Jag hälsar med tillfredsställelse det nya lagförslaget rörande dessa kategorier, men här behövs ytterligare insatser t. ex. i form av industriella beredskapsarbeten som bl. a. är ett bra exempel på selektiva åtgärder. Den situation som uppstått inom de olika branscherna är ytterst besvärande och har ställt berörda arbetsmarknadsmyndigheter inför mycket stora problem, och framtidsutsikterna ser för närvarande allt annat än förhoppningsfulla ut för Värmlands län.

De åtgärder som vidtagits i samband med den förda lokaliseringspolitiken har för Värmlands del varit betydande, även om de ingalunda varit tillräckliga för att hålla stånd mot den i övrigt krympande sysselsättningsvolymen. Sammanfattningsvis kan alltså konstateras att det är nödvändigt med ytterligare insatser om den nuvarande bristen på arbetstillfällen skall kunna hävas och en tryggad sysselsättning inom länet uppnås.

Med anledning av det anförda får jag anhålla om kammarens tillstånd att till herr inrikesminister Holmqvist få framställa följande fråga:

Vilka åtgärder avser statsrådet att vidtaga för att förbättra det nuvarande besvärliga sysselsättningsläget i Värmlands län?

Denna anhållan bordlades.

### § 15 Interpellation nr 113 ang. socialhjälpn

Ordet lämnades på begäran till

Herr SVENSSON i Kungälv (s), som yttrade:

Fru talman! Under lång tid har det förts en intensiv debatt om

socialpolitikens mål och medel. I den debatten utgör socialvården och socialhjälp en betydelsefull del. Debatten är emellertid splittrad och svärfångad. I huvudsak kan man dock säga att den förs på två plan.

Den ena linjen hävdar att vi måste söka oss fram till mera generella normer och mindre individualkontroll. Kraven syftar till att stärka människans självkänsla och oberoende. Stockholms stad har nyligen reformerat sin socialhjälp i antydd riktning. Tolv andra kommuner i Storstockholmsregionen har följt efter (februari 1971) och beslutat tillämpa samma normer som Stockholm.

Den s. k. storstadsdelegationen inom social-, barnvårds- och nykterhetsnämnder omfattande de 14 största kommunerna och ca 2 miljoner människor rekommenderade i oktober 1970 sina kommuner att i huvudsak följa Stockholmssystemet. Länsavdelningarna i Västerbotten, Hallands, Blekinge och Kristianstads län inom Svenska kommunförbundet har likaledes rekommenderat ett liknande normsystem med viss procentuell anknytning till basbeloppet.

Stockholms stad kunde efter ett halvår (juni – november 1970) konstatera att utgifterna ökat med ca 4 miljoner kronor från tidigare 44 miljoner kronor på grund av de ändrade bestämmelserna, vilket var mindre än man väntat sig. Antalet personer i behov av socialhjälp ökade med 328.

Under de senaste månaderna har emellertid kostnaderna och antalet personer ökat på grund av konjunkturavmattningen.

I nära anslutning till socialhjälpnormerna i Stockholm ligger förslagen om negativ skatt och garanterad minimiinkomst, som båda syftar till att samhället skall skjuta till pengar under en viss inkomstnivå. Skillnaden mellan socialhjälp enligt Stockholmssystemet och negativ skatt/garanterad minimiinkomst är att socialhjälp enligt lagen måst ingå på individuell prövning.

Negativ skatt/garanterad minimiinkomst har vid flera tillfällen föreslagits i riksdagen under senare år.

Den andra linjen i debatten om socialvården hävdar att vi har en alltför generös socialvård och förespråkarna kräver starkare kontroll för att motverka missbruk. Enstaka fall, som ofta uppförstoras i pressen, tas till utgångspunkt för stark kritik. Socialvårdsorganen, som lyder under sekretesslagen, har mestadels inga som helst möjligheter att gå i svaromål utan att skada enskild person.

I detta sammanhang sker ofta en beklaglig sammanblandning mellan socialhjälp och övrig socialpolitik. Alla kostnader för sjukvård, sjukförsäkring, pensioner, handikappvård, familjepolitik och arbetarskydd kan plötsligt bli socialvård, även när saken framställs av personer i framskjuten politisk ställning.

I själva verket vet varje initierad person att den kommunala socialhjälpen endast betingar ca 1 procent av alla socialpolitikens kostnader, dvs. 300 miljoner av ca 30 miljarder kronor.

Några andra siffror kan också anföras i denna interpellation.

Den allmänna höjningen av levnadsstandarden, varav en del utgör kostnader för en ekonomiskt och socialt utjämnande socialpolitik, har gjort att socialhjälpens (fattigvårdens) andel av den samlade socialpoliti-

ken har minskat enligt följande tablå:

1940	1945	1950	1955	1960	1965
14 %	16 %	4 %	2 %	2 %	1 %

Socialhjälp är en helt kommunal angelägenhet. Den tog 1967 endast 2 procent av kommunernas inkomster av allmän kommunalskatt och 7–8 procent av kommunernas samtliga socialutgifter. Utgifterna varierar givetvis starkt mellan olika kommuner, från 1 procent till ca 30 i vissa Norrlandskommuner.

Antalet hjälptagare i procent av befolkningen visar starka fluktuationer. De drygt 20 första åren av 1900-talet var det ca 4 procent av befolkningen som hade fattigvård. Andelen steg från mitten av 1920-talet och kulminerade 1933 med 9,5 procent. Därefter inleddes en nedåtgående kurva – med ett tillfälligt avbrott de första krigsåren – och nådde 1964 den lägsta siffran med 3,5 procent av befolkningen. Därefter har det skett en ökning till 4,9 procent år 1967.

Emellertid skall man ha i minnet att dessa procenttal rör årssiffror. Antalet som vid ett bestämt tillfälle hade socialhjälp är betydligt mindre, kanske endast en tredjedel av de angivna procenttalen. Statistiken är med andra ord missvisande på denna punkt.

Det finns givetvis många förklaringar till utvecklingen från seklets början till nuläget. De första åren på 1900-talet var inte särskilt rika. Ändå nådde fattigvården inte upp till 4 procent av befolkningen. Fattigvården var snål och attityden hård mot de hjälpbehövande. Det är inte heller säkert att det är försämrade förhållanden som gjort att siffrorna har stigit under de allra sista åren. Det kan bero på högre socialhjälpnormer och en öppnare attityd.

För att få dessa frågor belysta ytterligare och därmed lägga grunden till en sakligare debatt ber jag om kammarens tillstånd att till herr socialministern få rikta följande interpellation:

Är statsrådet beredd att inför riksdagen lämna en utförlig redogörelse för socialhjälp, dess syftemål, storlek och andel i de samlade socialpolitiska kostnaderna med särskilt hänsynstagande till de senaste årens utveckling?

Denna anhållan bordlades.

#### § 16 Anmälades och bordlades Kungl. Maj:ts propositioner:

Nr 107 med förslag till lag om anställningsskydd för vissa arbetstagare, m.m.

Nr 108 om fortsatt tillämpning av allmänna prisregleringslagen (1956:236)

Nr 109 med förslag till lag om ändring i vapenförordningen (1949:340), m. m.

#### § 17 Anmälades och bordlades följande motioner:

Nr 1411 av herr *Hjorth*

Nr 1412 av fru *Marklund m. fl.*

Nr 1413 av fru *Nilsson* i Kristianstad *m. fl.*

Nr 1414 av herr *Nordstrandh m. fl.*

Nr 1415 av herr *Richardson*

avlämnade i anledning av Kungl. Maj:ts proposition nr 34 om studie- och yrkesorientering i grundskola och gymnasieskola

Nr 1416 av fru *Jonäng m. fl.*

Nr 1417 av herr *Nordstrandh m. fl.*

Nr 1418 av fru *Ryding m. fl.*

Nr 1419 av herr *Wikström m. fl.*

Nr 1420 av herr *Ångström m. fl.*

avlämnade i anledning av Kungl. Maj:ts proposition nr 52 angående utbildning av bibliotekspersonal m. m.

Nr 1421 av fröken *Ljungberg*

avlämnad i anledning av Kungl. Maj:ts proposition nr 54 angående godkännande av avtal mellan Danmark, Finland, Island, Norge och Sverige om kulturellt samarbete

Nr 1422 av herrar *Nordstrandh* och *Strindberg*

Nr 1423 av herr *Ångström*

avlämnade i anledning av Kungl. Maj:ts proposition nr 59 angående högre teknisk utbildning och forskning i Luleå

Nr 1424 av herr *Åsling m. fl.*

avlämnad i anledning av Kungl. Maj:ts proposition nr 61 med förslag till livsmedelslag m. m.

Nr 1425 av herrar *Hugosson* och *Lindahl*

Nr 1426 av herr *Lindberg m. fl.*

Nr 1427 av herr *Polstam*

Nr 1428 av herr *Polstam*

Nr 1429 av herr *Wiklund* i Stockholm

Nr 1430 av herr *Wiklund* i Stockholm

avlämnade i anledning av Kungl. Maj:ts proposition nr 65 angående körkort och körkortsregistrering

Nr 1431 av herr *Andersson* i Örebro *m. fl.*

avlämnad i anledning av Kungl. Maj:ts proposition nr 73 med förslag till ändringar i den indirekta beskattningen

Nr 1432 av herrar *Dahlén* och *Wirmark*

Nr 1433 av herr tredje vice talmannen *Virgin* och herr *Magnusson* i Borås

avlämnade i anledning av Kungl. Maj:ts proposition nr 77 med förslag till lag om vissa internationella sanktioner, m. m.

Nr 1434 av herr *Hamrin m. fl.*

avlämnad i anledning av Kungl. Maj:ts proposition nr 81 angående studiesocialt stöd till utländska studerande

Nr 1435 av herr *Levin*

Nr 1436 av herr *Möller* i Göteborg *m. fl.*

Nr 1437 av fru *Nordlander m. fl.*

Nr 1438 av herr *Söderström m. fl.*

avlämnade i anledning av Kungl. Maj:ts proposition nr 86 med förslag till lag om hemförsäljning m. m.

Nr 1439 av herr *Börjesson* i Falköping *m. fl.*

Nr 1440 av herrar *Oskarson* och *Werner* i Malmö

avlämnade i anledning av Kungl. Maj:ts proposition nr 88 angående specialtjänstuttaga värnpliktigas utbildning m. m.

Nr 1441 av herr *Winberg m. fl.*  
avlämnad i anledning av Kungl. Maj:ts proposition nr 89 med förslag till lag om ändring i lagen (1937:249) om inskränkningar i rätten att utbekomma allmänna handlingar

Nr 1442 av herr *Lundberg*  
avlämnad i anledning av Kungl. Maj:ts proposition nr 91 angående försäljning av staten tillhörig fast egendom, m. m.

Nr 1443 av herrar *Schött och Winberg*  
avlämnad i anledning av Kungl. Maj:ts proposition nr 92 med förslag till lagstiftning om kapning av luftfartyg, m. m.

Nr 1444 av herr *Petersson i Röstänga m. fl.*

Nr 1445 av fru *Skantz m. fl.*

Nr 1446 av herr *Åkerlind m. fl.*  
avlämnad i anledning av Kungl. Maj:ts proposition nr 94 med förslag till lag om ändring i lagen (1963:381) om allmän försäkring, m. m.

Nr 1447 av herr *Komstedt*  
avlämnad i anledning av Kungl. Maj:ts proposition nr 97 med förslag till förordning om ändring i förordningen (1922:260) om automobilskatt

Nr 1448 av herr *Strindberg m. fl.*  
avlämnad i anledning av Kungl. Maj:ts proposition nr 99 med förslag till PCB-lag

Nr 1449 av herr *Söderström m. fl.*  
avlämnad i anledning av Kungl. Maj:ts proposition nr 102 med förslag till lag om ändring i lagen (1934:437) för Sveriges riksbank

Nr 1450 av herr *Bergqvist m. fl.*  
avlämnad i anledning av Kungl. Maj:ts proposition nr 107 med förslag till lag om anställningsskydd för vissa arbetstagare, m. m.

## § 18 Meddelande ang. enkla frågor

Meddelades att följande enkla frågor framstälts, nämligen

den 23 april av

Nr 208 Fru *Anér* (fp) till herr jordbruksministern om åtgärder mot utsläpp av industriavfall i Nordsjön:

Vilka åtgärder har från svensk sida vidtagits eller kommer att vidtagas i syfte att förhindra nu aktuell yrkesmässig dumpning av industriavfall i Nordsjön från utländska fartyg?

den 27 april av

Nr 209 Fru *Söder* (c) till herr jordbruksministern om åtgärder för att förebygga att sjunkna fartyg vållar oljeskador:

Ämnar statsrådet vidta åtgärder för att förebygga att sjunkna fartyg genom sönderrostning förorsakar oljeskador, såsom t. ex. kan befaras i fråga om det vid Sandhamn år 1962 sjunkna fartyget "Gudrun"?

## § 19 Kammaren åtskildes kl. 18.59.

In fidem

SUNE K. JOHANSSON

*/Solveig Gemert*