

Torsdagen den 13 maj

Kl. 11.00

*Ang. utfärdandet
av pass och visa*

Förhandlingarna leddes till en början av herr förste vice talmannen.

§ 1 Justerades protokollen för den 5 innevarande månad.

§ 2 Meddelande ang. höstsessionens början

Herr FÖRSTE VICE TALMANNEN yttrade:

Jag får meddela att höstsessionen vid 1971 års riksdag kommer att ta sin början torsdagen den 14 oktober kl. 11.00.

§ 3 Ang. utfärdandet av pass och visa

Herr utrikesministern NILSSON erhöll ordet för att besvara herr *Heléns* (fp) i kammarens protokoll för den 4 maj intagna fråga, nr 216, och anförde:

Herr talman! Herr Helén har frågat mig om jag kan bekräfta att obehörigt utfärdande av pass och visa för vissa grekiska medborgare förekommit samt vilka slutsatser jag i så fall är beredd att dra av det inträffade.

Enligt vad jag inhämtat utreder polismyndigheten i Göteborg för närvarande om en person obehörigen förlängt giltighetstiden för grekiska pass. Jag kan därför varken bekräfta att så skett eller dra några slutsatser.

Herr HELÉN (fp):

Herr talman! Eftersom det här rör sig om en principiellt viktig fråga finner jag utrikesministerns svar, som jag tackar för, en aning förbryllande. Det är väl ändå angeläget att vi försöker komma till klarhet om den situation som till Sverige från ett diktaturland invandrade personer kan råka i. När jag därför måste i någon mån gå in på enskildheter så är det för att efterlysa en redogörelse för de principer efter vilka man arbetar. Utrikesministern känner ju väl till att han tidigare här i riksdagen från en partikamrat har fått en enkel fråga hur man skulle undvika en särbehandling av greker i Sverige genom att öppna möjligheter för en konsulatverksamhet som var satt i starkt tvivelsmål. En liknande vädjan kom även från den grekiske exilledaren Andreas Papandreo. Ändå gav utrikesministern i januari 1969 exekvatur åt en nyutnämnd göteborgskonsul. Det är vid det konsulatet som den principiellt tvivelaktiga verksamheten har uppkommit.

Nu visar det sig att den nye generalkonsuln redan i juni 1969 fick avskeda den konsulatsekreterare som nu står under misstanke för grov

Torsdagen den
13 maj 1971

*Ang. utfärdandet
av pass och visa*

urkundsförfalskning. Den personens verksamhet var tydligen sådan att konsuln inte längre kunde behålla honom. Den nye generalkonsuln fann situationen för sin egen del ohållbar och lämnade in en ansökan om avsked i september 1969.

Sedan har det ju visat sig att Göteborgspolisens under tiden september 1969 – mars 1971 sett ett antal passförlängningar som har gjorts av den tidigare konsulatsekreteraren i Göteborg och att de förlängningarna under ett och ett halvt års tid godtagits som giltiga av Göteborgspolisens. Man frågar sig om inte polismyndigheterna borde ha gjort någon kontroll hos länsstyrelsen beträffande befogenheterna hos den som utfärdat dessa pass.

Vidare fick utrikesministern information om ett förfalskat pass redan den 5 april i år. Den upplysningen har också nått polismästaren i Göteborg, rikspolischefen, inrikesministern och generaldirektören för invandrarverket. Det som tycks ha hänt är att UD efter den 5 april i år inte har vidtagit någon annan åtgärd än att i början av maj ”i all vänlighet upplyst grekiska ambassaden att ett förfalskat pass omhändertagits”. Det anser sig nu inte utrikesministern kunna bekräfta. Jag kan inte låta bli att uttrycka min förvåning över att man mellan den 7 april och den 19 april, då mannen försvann till utlandet, inte ens har förhört honom om passförfalskningarna och inte heller har riktat en omedelbar fråga till den grekiska ambassaden.

Den här passaffären har ju blivit mycket och principiellt uppmärksammas, så att grekerna i Borås med omnejd nu på eget initiativ är i färd med att genom en Boråstidning insamla de falska passen för att överlämna dem till den utredande polismyndigheten.

Det gäller alltså i hög grad en allmän fråga, och att det inträffade är allvarligt måste väl ändå utrikesministern medge. Kan man vara säker på att något liknande inte kommer att inträffa på nytt? Det gäller ju en verkligt utsatt kategori av invandrare, som statsmakterna måste måna sig om.

Herr utrikesministern NILSSON:

Herr talman! För att inte talmannens klubba skall falla måste jag undvika att gå in på enskildheter. Jag kan inte heller uttala mig om något som är föremål för polisutredning. När polisutredningen föreligger kan jag svara mera precist på de frågor som herr Helén har framställt.

Det enda jag kan säga är att det är de myndigheter som representerar vederbörande land och som av detta fått i uppdrag att handha sådana här frågor som avgör vilka myndigheter, ambassader eller generalkonsulat, som har rätt att förlänga giltighetstiden på vissa pass. Jag kan i anslutning härtill nämna att den grekiska ambassaden betraktar passförlängningar, som är gjorda efter den 13 oktober 1969, som ogiltiga därest de har vidimerats med stämpel från det f. d. generalkonsulatet i Göteborg.

Herr HELÉN (fp):

Herr talman! Eftersom utrikesministern nu drar gränsen så snävt för vad han anser sig kunna säga, vill jag ställa följande fråga: Är utrikesministern beredd att när utredningarna är avslutade offentligen ge kännedom

åt hur denna fråga har behandlats inom utrikesdepartementet och polismyndigheterna, så att det kan föreligga en redogörelse som för den berörda invandrargruppen verkligen ger garantier för att en upprepning inte kommer att ske?

Herr utrikesministern NILSSON:

Herr talman! När polisutredningen är färdig och man sålunda kan fastslå vad som har förekommit blir utredningen en offentlig handling, och jag har självfallet inte för avsikt att fördölja något som helst av det som berör detta fall.

Överläggningen var härmed slutad.

§ 4 Ang. åtgärderna mot företag som underlåter att inleverera källskattemedel

Herr finansministern STRÄNG erhöll ordet för att besvara herr *Bengtssons* i Landskrona (s) i kammarens protokoll för den 5 maj intagna fråga, nr 218, och anförde:

Herr talman! Herr Bengtsson i Landskrona har frågat om jag överväger pröva möjligheterna av en sådan skärpning och effektivisering av gällande uppbördssystem att skatte- och kronofogdemyndigheterna får möjlighet att på ett tidigare stadium än vad som nu är fallet vidta erforderliga åtgärder mot företag som underlåter att inleverera innehållen källskatt.

Jag vill först understryka att de allra flesta arbetsgivare sköter källskatteuppbörden på ett tillfredsställande sätt. Men det finns personer som uppsåtligen själva tillgodogör sig de anställdas källskattemedel, ibland för kortare tid men också genom att företaget helt enkelt konsumerar skattepengarna. Kontrollen över arbetsgivares uppbörd måste därför skärpas. Så blir också fallet fr. o. m. nästa år. Då skall nämligen arbetsgivaren varje uppbördstermin när han är skyldig att betala källskatt för anställd lämna en särskild uppgift om storleken av de anställdas källskatt. Därigenom blir det möjligt att tidigare än för närvarande upptäcka och beivra betalningsförsummelse. Den som inte lämnar sådan uppgift eller lämnar felaktig uppgift kan dömas till fängelse i högst ett år. Det nuvarande maximistraffet för underlåten källskatteinbetalning, fängelse i sex månader, höjs samtidigt till fängelse i ett år.

Utöver vad jag nu nämnt har åtgärder vidtagits för att kontrollen över källskatteuppbörden skall effektiviseras. I samband med tillkomsten av riksskatteverket förstärktes nämligen den organisation som avser central tillsyn över arbetsgivarkontrollen. Därigenom kan riksskatteverket bättre övervaka att de lokala skattemyndigheterna kontinuerligt reviderar lönebokföringen hos arbetsgivare, särskilt sådana som visat försummelse i uppbördsavseende eller kan misstänkas vara på obestånd. I dessa avseenden medverkar kronofogdemyndigheterna med upplysningar.

Herr BENGTTSSON i Landskrona (s):

Herr talman! Jag ber att få tacka finansministern för svaret på min

Torsdagen den
13 maj 1971

*Ang. intagningen
av äkta makar på
ålderdomshem*

fråga. Jag är glad att kunna konstatera att finansministern i svaret säger att det är nödvändigt att skärpa kontrollen över uppbörderna. Frågan är föranledd av att en del mindre nogräknade företagare inte inlevererar den skatt de drar på sina anställdas löner. Det har också visat sig att det varje år är betydande belopp som på detta sätt undandras stat och kommun.

Gången i det system som i dag tillämpas av länsstyrelserna och de lokala skattemyndigheterna vid uppföljningen och kontrollen av skatteinleveranserna är enligt mitt förmenande inte helt tillfredsställande. Ser man på kontrollsystemet, sådant som det är skisserat i bestämmelserna, tycker jag nog att det ter sig rätt bra, men det kan ändå med jämna mellanrum konstateras – framför allt då företag går i konkurs – att det har förflutit alltför lång tid utan att den lokala skattemyndigheten eller länsmyndigheten vidtagit erforderliga åtgärder.

Jag är medveten om att det kan vara stora svårigheter att alltid och intill sista kronan kontrollera en arbetsgivares inleverans av skatt. Det har ju visat sig att det finns arbetsgivare som inlevererar en del av den avdragna källskatten, och då är det givetvis inte så lätt för de myndigheter som har att utföra kontrollen att följa upp det hela. Här är det dock som sagt fråga om betydande belopp, och det tycks faktiskt som om vissa mindre nogräknade företag ibland kalkylerar med att lura samhället på de anställdas skattepengar och låta dessa gå in i den egna verksamheten.

Jag är tacksam för att jag nu kan konstatera att åtgärder kommer att vidtagas för att skärpa kontrollen. Med det ber jag än en gång att få tacka finansministern.

Överläggningen var härmed slutad.

§ 5 Ang. intagningen av äkta makar på ålderdomshem

Herr socialministern ASPLING erhöll ordet för att besvara herr *Ångströms* (fp) i kammarens protokoll för den 6 maj intagna fråga, nr 227, och anförde:

Herr talman! Herr Ångström har frågat mig om jag är beredd att vidtaga åtgärder för att förhindra att kommuner tvångsvis skiljer åldringar, intagna på ålderdomshem, från varandra sedan de under livslång levnad vant sig vid varandras stöd och närvaro.

Om två makar eller andra personer, som sedan lång tid tillbaka bott tillsammans, vistas i ålderdomshem bör de naturligtvis inte skiljas från varandra utan att det finns alldeles särskilda skäl för detta. Oavsett om de gamla bor i ålderdomshem eller ej kan t. ex. den situationen uppkomma att en av dem drabbas av sjukdom som gör det nödvändigt att han bereds vård på sjukhus.

Jag är övertygad om att de kommunala myndigheterna i dessa frågor tar hänsyn till de gamlas önskemål i största möjliga utsträckning.

Herr ÅNGSTRÖM (fp):

Herr talman! Jag tackar socialministern för svaret. Problemet som jag

velat belysa med min fråga, rätten för åldrande makar att bo och leva tillsammans sedan de intagits på ålderdomshem eller för långvård, är ett svårlöst problem mot bakgrunden av den platsbrist inom åldrings- och långtidsvården som råder i vårt land.

Man kan plocka fram en del typfall, där min frågeställning är särskilt aktuell. Det vanligaste är nog fallet där båda makarna är intagna på ålderdomshem och den ena maken är mera svårskött och tangerar gränsen till att vara ett långvårdsfall. Åldringsvården är en angelägenhet för primärkommunerna, medan långtidsvården ligger på landstingen. Då finns det i en del kommuner uttalade ambitioner att få över kostnadsansvaret till landstinget och frigöra en plats på ålderdomshemmet. Med ett fördjupat samarbete mellan de aktuella primärkommunerna och landstingen kunde en kostnadsöverenskommelse ha nåtts så att ålderdomshemmet satt in de vårdresurser som behövs i fall där en relativt frisk maka eller make kan utträtta mycket. Landstinget skulle i det fallet ha svarat för kostnaden.

Motsatt förhållande kunde också vara en möjlig lösning, där båda makarna är intagna på en långtidsvårdsinrättning, men den ena maken är så pass kry att hon eller han finns under rubriken åldringsvård.

Ett annat typfall är där den ena maken är så pass kry att det går bra att klara sig i hemmet, ensam eller genom insats av hemsamarit eller annan hemhjälp, medan den andra maken kräver en mera omfattande vård. Även här kan ett samarbete mellan huvudmännen för de olika vårdnivåerna — landstingen och primärkommunerna — åstadkomma praktiska lösningar som hindrar den tragedi som det innebär att två människor som levt tillsammans ett långt liv plötsligt måste skiljas. Omsatt på norrländska förhållanden kan det också innebära geografiska avstånd som gör besök hos varandra omöjliga.

Jag sade inledningsvis att det många gånger är ett svårt problem att klara av för de inblandade huvudmännen, och det kräver en långtgående samordning mellan primärkommunernas och landstingens insatser. Som alltid beror lösningen på de människor som är inblandade i beslutsprocessen — läkare, sköterskor, föreståndare och annan vårdpersonal, socialvårdare på olika nivåer och sist men viktigast förtroendemännens inställning. Det viktigaste är att få fram känslan för de människor som saken gäller, att praktiskt ordna det på lämpligaste sätt. Jag tror att jag kort kan formulera detta så att vårdplaneringen bör ske med båda makarna medräknade, så att livslånga band inte behöver brytas sent in i ålderdomen. Denna vårdplanering har tyvärr inte slagit igenom i det praktiska handlandet ute i landet, det visar ett flertal upprörande fall, och jag tror att det behövs en ytterligare upplysande verksamhet och kompletterande anvisningar i denna vårdnadsfråga.

Herr socialministern ASPLING:

Herr talman! Herr Ångström bör känna till att särskilt åldringsvården i många olika avseenden är prioriterad. Jag vill bara nämna att vi i början av 1960-talet hade ca 60 000 platser på ålderdomshem och sjukhem. Vi är i dag uppe i siffran 100 000. Det var ca 80 000 gamla och handikappade människor som fick stöd och hjälp genom hemsamariter etc. i

Torsdagen den
13 maj 1971

*Ang intagningen
av äkta makar på
älderdomshem*

början av 1960-talet. Siffran är i dag uppe i närmare 300 000.

Såväl då det gäller läkarutbildningen som då det gäller investeringarna inom sjukhusbyggandet har framför allt långtidsvården prioriterats. Vi är alltså på väg mot en utveckling där vi i hög grad förstärker resurserna på detta område, och det är angeläget av många olika skäl.

Jag vill fästa herr Ångströms uppmärksamhet på att man bör känna till att det finns ett etablerat samarbete mellan landstingen och kommunförbundets länsavdelningar. Både Landstingsförbundet och Kommunförbundet har här just rekommenderat samarbete och samverkan då det gäller åldringsvården och långtidsvården. Inom vissa landsting har man med anledning av dessa rekommendationer skapat samrådsorgan. Landstingsförbundet beslöt förra året rekommendera landstingen att vidareutveckla detta samarbete med primärkommunerna och ta initiativ för att åstadkomma ett brett samarbete över hela det sociala fältet.

Jag skall, herr Ångström, inte gå in på vissa enskilda fall som har figurerat i massmedia under senare tid; jag vill bara säga att när man undersöker de fallen kan man nog konstatera att kommunerna har gjort vad de kunnat för att just skapa garantier för att gamla människor inte skiljs åt.

Herr ÅNGSTRÖM (fp):

Herr talman! Jag vill bara kort kommentera socialministerns senaste inlägg med att säga att jag mycket väl känner till den prioritering som har gjorts då det gäller både åldringsvården och långtidsvården. Jag måste emellertid konstatera att detta samarbete mellan landstingskommunerna och primärkommunerna beträffande de olika vårdformerna, som socialministern skisserar upp, ännu inte fungerar tillfredsställande i de enskilda fallen. Alltför många fall kommer tyvärr i dagen där det visar sig att de som handlägger frågorna inte sätter människan i centrum utan låter kostnadsaspekten bli avgörande. Det är just detta förhållande som jag har velat belysa med min frågeställning.

Herr socialministern ASPLING:

Herr talman! Jag kan inte bedöma i vilken grad detta rekommenderade samarbete har etablerats i de enskilda kommunerna, men jag föreställer mig att eftersom såväl Landstingsförbundet som Kommunförbundet starkt understrukit angelägenheten av samarbete och samverkan kommer detta också att sätta sin prägel på utvecklingen.

Jag är väl medveten om att det på sina håll kan uppstå problem när det gäller det delade huvudmannskapet, och den frågan är inte heller ny. Men detta är i så många olika avseenden en resursfråga, och det är därför som jag i mina tidigare inlägg har velat understryka att dessa områden har fått stark prioritet just nu och säkerligen kommer att få detta under 1970-talet i dess helhet.

Överläggningen var härmed slutad.

Torsdagen den
13 maj 1971

Herr socialministern ASPLING erhöll ordet för att besvara herr *Adolfssons* (m) i kammarens protokoll för den 6 maj intagna fråga, nr 228, och anförde:

Herr talman! Herr *Adolfsson* har frågat mig om jag anser att staten genom ekonomiskt stöd bör medverka till verksamhet av det slag som bedrivs på exempelvis det s. k. Alltinget i Stockholm.

Jag vill framhålla att Alltinget är en kommunal verksamhet, som drivs av socialnämnden i Stockholm. En ansökan om statsbidrag till denna och liknande verksamhet i Stockholm enligt reglerna om bidrag till de kommunala nykterhetsnämnderna har avslagits av socialstyrelsen. Styrelsens beslut har överklagats hos Kungl. Maj:t, som i vanlig ordning kommer att pröva ärendet.

Herr ADOLFSSON (m):

Herr talman! Jag tackar statsrådet för svaret.

Jag förutsätter att statsrådet har besökt Alltinget i Stockholm. Den som inte har sett hur det ser ut där har kanske svårt att tro att ett narkotikanäste av detta slag existerar mitt i Stockholm och dessutom drivs i allmän regi och i varje fall hittills har åtnjutit statsbidrag.

Alltinget besöks företrädesvis av ungdomar i tonåren. Narkotika säljs helt öppet. Övervägande delen av ungdomarna där är – i varje fall var de det då jag besökte Alltinget – så höggradigt berusade av narkotika eller alkohol att de inte kan stå upprätta utan att stödja sig på någonting eller på varandra. Några ungdomar låg medvetslösa på golvet, där de själva eller andra hade kissat eller kräkts. Stanken i lokalen var i det närmaste outhärdlig. Förhållandena är över huvud taget sådana att samhällets första, absoluta skyldighet borde vara att förhindra verksamhet av det här slaget och försöka ta hand om ungdomarna och rädda dem som går att rädda.

Samhället satsar 1,4 miljoner om året på verksamheten vid Alltinget. Utöver ekonomipersonal är inte mindre än 25 socialassistenter, sjuksköterskor och fritidsledare verksamma där. Om alla dessa resurser sattes in på vård av narkomaner i stället för på att hålla en verksamhet i gång, som helt sparat ur och är ovärdig vårt samhälle, då kunde de här pengarna verkligen komma till nytta.

Föräldraföreningar mot narkotika har under vintern uppvaktat regeringen och fört fram förslag till åtgärder. Ingenting i föräldraföreningarnas synpunkter har hittills lett till resultat.

Som förhållandena nu är i Stockholm är det på kvällarna lättare att köpa narkotika än en kopp kaffe. Förhållandena på Alltinget i Stockholms centrum är värre än vad man kan uppleva i slumkvarteren i Monrovia, Istanbul eller Harlem i New York.

Herr socialministern ASPLING:

Herr talman! Jag vill fästa herr *Adolfssons* uppmärksamhet på att det första ärende som gäller Alltinget är den framställning som socialstyrelsen har behandlat och som den också har avslagit. Jag hänvisar till mitt svar

*Ang. ekonomiskt
stöd till viss social
verksamhet*

Torsdagen den
13 maj 1971

*Ang. medgivandet
till visst intrång i
Stora Sjöfallets
nationalpark*

tidigare.

Jag vill inte här närmare gå in på en diskussion om utformningen av den verksamhet som Stockholms kommun driver vid Alltinget. Det är en rent kommunal angelägenhet. Någon värdering av verksamhetens art ligger inte heller bakom socialstyrelsens avslag, utan det har grundats på att man har funnit att den här framställningen inte faller inom de ramar som gäller för statsbidrag.

Sedan, herr Adolfsson, vill jag bara göra ett tillägg. Såvitt jag vet var den här frågan föremål för en ingående behandling i berörda nämnder i Stockholm. Vid ärendets behandling i stadskollegiet deltog en av herr Adolfssons egna partivänner, herr Haglund, som enligt uppgift ansåg att Alltinget innebar en kraftig satsning på något nytt och banbrytande och hälsade dess tillkomst med tillfredsställelse. Jag tycker att herr Adolfsson skall ta ett samtal med sina vänner just här i Stockholm, som ju är de som har startat verksamheten och har ansvaret för den.

Jag skall inte ta upp en diskussion om narkotikaproblemet. Det är allvarligt, det är bekymmersamt ur många synpunkter, men eftersom jag är medveten om, herr talman, att en interpellation föreligger – som inom den närmaste tiden kommer att besvaras – gällande just narkotikafrågorna, avstår jag från att gå in i debatt om den saken.

Herr ADOLFSSON (m):

Herr talman! Vad jag vill diskutera är attityden från samhällets sida när det gäller de här frågorna. Den attityden upplevs av de flesta människor som släpphänt. Här betalar sociala myndigheter under mycket bristfällig kontroll ut bidrag, som vi vet går direkt till narkotikainköp. Vi uraktlåter att utvisa desertörer från främmande arméer ur det här landet som är dömda för narkotikabrott.

Jag vet att det här är en kommunal verksamhet, men det utgår också statsbidrag och därmed finner jag det befogat att ta upp frågan här i kammaren. Det är den släpphänta attityden från samhällets sida som måste förändras, herr statsråd, och jag ber att få upprepa min fråga: Har statsrådet Aspling besökt detta narkotikatillhåll?

Herr socialministern ASPLING:

Herr talman! Ni måste lyssna på vad jag säger, herr Adolfsson. Det utgår inga statsbidrag till Alltinget och det vill jag ytterligare en gång slå fast. Vi får en interpellationsdebatt om några få dagar om socialvården, och jag vill gärna rekommendera herr Adolfsson att i varje fall lyssna till den debatten. Det jag nu svarat på är en enkel fråga och därför skall jag inte ta upp hela den problematiken. Välkommen till kammaren på måndag!

Överläggningen var härmed slutad.

§ 7 Ang. medgivandet till visst intrång i Stora Sjöfallets nationalpark

Herr jordbruksministern BENGSSON erhöll ordet för att besvara herr *Tobés* (fp) i kammarens protokoll för den 23 april intagna fråga, nr

207, och anförde:

Herr talman! Herr Tobé har frågat mig om jag anser att 1970 års riksdagsbeslut om medgivande till visst intrång i Stora Sjöfallets nationalpark kan utnyttjas innan riksdagen beslutat om medel till anläggande av Ritsems kraftstation.

För att kraftstationsbygget skall kunna påbörjas krävs att erforderliga medel härför anvisas av riksdagen. Några anläggningsarbeten som innebär intrång i nationalparken får sålunda inte utföras, om inte riksdagen anvisar medel för arbetena. Något sådant intrång har ej heller skett.

Vad nu sagts utgör inte hinder för vattenfallsverket att med stöd av meddelade tillstånd göra sedvanliga förundersökningar inom nationalparken. Sådana förundersökningar har också gjorts vid flera tillfällen. Sålunda har enligt ett beslut av Kungl. Maj:t den 17 oktober 1957 företagits undersökningar i form av diamantborrningar, seismiska jorddjupmätningar, geodetiska stödmätningar samt avvägningar. Vidare har bl. a. i år verkställts stakning för byggande av väg till kraftstationen vid Ritsem.

Herr TOBÉ (fp):

Herr talman! Jag ber att få tacka jordbruksministern för svaret, som var lugnande. Jag vill ändå göra några kommentarer till det.

Vad avser den senare delen av svaret är jag fullt på det klara med att man får göra sedvanliga förundersökningar. Till en början var det tydligen Kungl. Maj:t som gav medgivandet och därefter, enligt de regler som gäller för nationalparken, domänverket. Anledningen till att jag tog upp denna fråga är att det medgivande som Kungl. Maj:t har givit har missförståtts. I Vattenfalls egen tidning säger man bett att få pengar för att kunna ta med denna väg i Ritsemobjektet, men att riksdagen redan förra året lämnat själva medgivandet att gå in i nationalparken.

Jordbruksutskottet tog med anledning av en motion av herr Häll m. fl. upp denna fråga om väg, men den är helt bunden till det projekt som gällde utbyggande av Ritsem och reglering av Autajaure och Sitasjaure. Vattenfall vill kunna exploatera hastigt när beslutet, som man hoppas, fattas av riksdagen och gjorde en framställning till Kungl. Maj:t den 22 februari i år om att få bygga vägen och få lägga in den i sitt projekt. Tidigare hade Vattenfall tänkt åka över isen eller ta sig fram på andra sätt. Jag tycker att det är litet underligt att Kungl. Maj:t då omedelbart svarade till domänverket, som alltså övervakar nationalparken: "Riksdagens beslut innebär bl. a. att riksdagen inte motsätter sig det intrång som en eventuell vägbyggnad utmed Suorvasjöarnas strand skulle innebära." Vidare skriver Kungl. Maj:t: "Kungl. Maj:t medger vattenfallsverket rätt att göra intrång i Stora Sjöfallets nationalpark för framdragande av väg utmed norra stranden av Suorvasjöarna."

Anser verkligen statsrådet att det var så bråttom att man redan i februari behövde lämna detta besked? Det hade väl gått an om man lämnat beskedet till Vattenfall — det antar jag att Kungl. Maj:t gjort, men det gäller ett annat departement — att verket skulle få lägga in denna väg i sin planering. Det framgår väl också av det utskottsbetänkande som vi

Nr 85

Torsdagen den
13 maj 1971

*Ang. medgivandet
till visst intrång i
Stora Sjöfallets
nationalpark*

Torsdagen den
13 maj 1971

*Ang. medgivandet
till visst intrång i
Stora Sjöfallets
nationalpark*

diskuterade i går. Men det är underligt att Kungl. Maj:t givit klarsignal till domänverket, som är övervakare, om att riksdagsbeslutet skall förstås så att det är klart när det gäller alla intrång i detta fall, oberoende av om de sätts i förbindelse med Ritsem eller inte. Jag anser inte att det var så bråttom. Jag undrar varför statsrådet hade sådan brådska den gången.

Herr jordbruksministern BENGTTSSON:

Herr talman! När riksdagen fattar ett beslut, som regeringen skall expediera, kan regeringen inte gärna underlåta detta.

Riksdagen fattade beslut som innebar medgivande till intrång i Stora Sjöfallets nationalpark, och regeringen expedierade riksdagsbeslutet – varken snabbare eller långsammare än vad man gör med alla andra beslut. Man har meddelat vederbörande myndigheter – domänverket och Vattenfall – att riksdagen har medgivit intrånget, och då innebär det att Vattenfall får göra förarbeten och undersökningar. Det har Vattenfall alltid fått göra – det vet herr Tobé mycket väl – och ingenting annat har skett. Men däremot gäller ju fortfarande att man inte får ta ett enda spadtag för själva anläggningen innan riksdagen har lämnat erforderliga pengar.

Vad som här har skett är således vad som alltid har skett vid sådana här projekt. Det finns därför ingen anledning att anmärka på att regeringen effektuerar de beslut som riksdagen fattar. Om jag inte effektuerat detta beslut hade KU med all rätt kunnat anmärka på mig, och det vill jag inte att KU skall behöva göra, för jag har varit med i riksdagen för länge för det.

Herr TOBÉ (fp):

Herr talman! Det är bra med flinka expeditioner. Men det var ju så att riksdagen inte alls godkänt det här intrånget i nationalparken fristående, utan riksdagen har sagt att man inte vill motsätta sig det ytterligare intrång som en eventuell vägbyggnad skulle innebära, satt i förbindelse med hela Ritsemprojektet. Det var förutsättningen för att man skulle bygga vägen.

Jag förstår alltså om man fattar det beslutet inom industridepartementet att lägga in dessa pengar i Vattenfalls projektering. Men inte skall jordbruksdepartementet ge klarsignal för intrång i nationalparken – det kan inte vara riktigt. – När nu statsrådet säger att han har denna uppfattning, så vågar jag ha motsatt uppfattning, och det är alltså risk för anmärkning från konstitutionsutskottet på den grunden.

Herr jordbruksministern BENGTTSSON:

Herr talman! Men det har ju inte skett något intrång i Stora Sjöfallets nationalpark, utan vad som skett är att man har gjort de förarbeten och undersökningar som man har fått göra enligt ett beslut av Kungl. Maj:t 1957, för övrigt fattat av vår gamle gemensamme vän Nils G. Hansson i Skegrie, som då var jordbruksminister.

Det är ingenting nytt som har inträffat. Intrånget för vägbygget har ännu inte skett och kan inte ske därest riksdagen inte anvisar pengar, så jag förstår inte herr Tobés fråga. Det har inte skett något intrång.

Vägbygget är inte påbörjat – det får inte påbörjas innan riksdagen anvisar medel. Däremot får man göra de undersökningar som behövs om riksdagen kommer att anvisa pengar.

Nr 85

Torsdagen den
13 maj 1971

*Om åtgärder mot
miljöstörningar i
fjällvärlden*

Överläggningen var härmed slutad.

§ 8 Om åtgärder mot miljöstörningar i fjällvärlden

Herr jordbruksministern BENGTTSSON erhöll ordet för att besvara herr Nilssons i Agnäs (m) i kammarens protokoll för den 28 april intagna fråga, nr 210, och anförde:

Herr talman! Herr Nilsson i Agnäs har frågat om jag har för avsikt att vidta sådana åtgärder att ur miljösynpunkt störande inslag i fjällvärlden, t. ex. okynnesåkning med snöskoter, motverkas.

Jag kommer att begränsa mitt svar till det exempel som herr Nilsson nämnt i sin fråga.

Snöskotern är ett värdefullt kommunikationsmedel, särskilt i vägfattiga trakter. Användningen av snöskotern innebär emellertid vissa olägenheter, och det är därför enligt min mening klart att användningen av den måste regleras. Under senare år har tillkommit andra slags terrängfordon, vilkas användning också kan föra med sig betydande olägenheter, t. ex. från miljösynpunkt. Därför bör regleringen ta sikte på alla slags terrängfordon. Inom jordbruks- och kommunikationsdepartementen pågår beredning av två betänkanden som behandlar bl. a. snöskotern. Det ena avser terrängkörningen och färdselrätten och det andra fordonet och föraren. Det är naturligt att det sker en samordning av dessa frågor. Beredningen av dem är ännu inte slutförd och jag är därför inte beredd att nu ange vilka konkreta åtgärder som lämpligen bör vidtas.

Herr NILSSON i Agnäs (m):

Herr talman! Jag tackar jordbruksministern för hans svar. Det var tillfredsställande.

Jag vill här något belysa bakgrunden till min fråga. Efter en hård arbetsperiod kom jag i fjol våras upp till Tärnafjällen och sökte mig tidigt på morgnarna på skaren upp till höjderna, där jag njöt av sikten mot Okstindarne och allt annat vackert samt berömde mig av att vara i den stora stillhet som råder där uppe, enligt vad jag bl. a. här i riksdagen har förklarat. Men plötsligt bröts stillheten av ett frenetiskt smatter från tre snöskotrar, som i vansinnesfart – som jag upplevde det – kom körande i rask följd över vidden. Under de dagar jag var där uppe upplevde jag om och om igen att stillheten bröts på detta sätt. I år har det varit ännu värre, säger människor som har stugor i trakten. Någon sade till mig: Det är olidligt! Kan detta verkligen få fortsätta?

Jag vill inte åt snöskotrarna. De människor som för renskötsel, skogsarbete eller vanliga resor i väglöst land behöver en snöskoter skall kunna använda den. Jag vill t. o. m. att de skall ha skattefria bensin, eftersom det i många fall saknas vägar och vederbörande därför inte heller kör på några vägar. Men det är larmet och smattret från den

Torsdagen den
13 maj 1971

*Ang. utbetalningen
av ersättning för
skördeskada*

onödiga trafiken som vi måste komma åt.

Det förekommer också jakt från skoter. Det är störande för viltet under vissa tider på året, och det föreligger också risk för floran, för markens växter, när man kör snöskoter över barställen. Sådana körningar i raggarstil är onödiga och skadliga.

Jag förstår att jordbruksministern inte nu kan säga vilka åtgärder man tänker vidta i detta fall. Det går inte att säga det på detta stadium. Men skulle det inte kunna gå att tillgripa beskattning? Jag är ingen vän av höjda skatter, men dessa okynneskörningar måste på något sätt stävjas. Övervakningen är kanske svår, men huvudsaken är att de åtgärder som nu aviserats i det svar som här lämnats vidtas, och vidtas snart!

Jag tackar än en gång för svaret.

Herr jordbruksministern BENGTTSSON:

Herr talman! Som framgår av mitt svar delar jag herr Nilssons i Agnäs uppfattning om detta problem. Jag kan också meddela att det råder förbud mot körning med snöskoter i våra nationalparker, med undantag för samerna i Padjelanta nationalpark. De har där rätt att använda snöskoter vid renskötseln. Man skall alltså veta att i nationalparkerna får inga andra använda snöskotrar. Det är en övervakningsfråga, men så är det faktiska förhållandet.

Herr NILSSON i Agnäs (m):

Herr talman! Detta var för mig en överraskande upplysning. Det har upplysts att det i svensk TV har sänts ett program, där man visat en tävling med snöskoter efter Kungsleden. Jag kan inte stå för den uppgiften, eftersom jag inte själv har sett programmet, men det går ju att kontrollera. Det påstås alltså att man även i marker av nationalparks-karaktär – och Kungsleden går ju genom nationalpark – rusar fram med 120 km i timmen. Och det sägs alltså att det programmet har sänts i svensk TV. Om detta är riktigt, måste man fråga om övervakningen inte är helt otillräcklig.

Herr jordbruksministern BENGTTSSON:

Herr talman! Jag har inte fått någon uppgift om att det förekommer tävlingskörningar med snöskoter inom nationalparkerna. Ett faktum är dock att ingen annan än samerna får köra snöskoter i Padjelanta nationalpark. Jag vet emellertid att samerna kör även i de andra nationalparkerna. Men andra människor som äger snöskotrar får inte köra där.

Överläggningen var härmed slutad.

§ 9 Ang. utbetalningen av ersättning för skördeskada

Herr jordbruksministern BENGTTSSON erhöll ordet för att besvara herr *Gustavssons* i Alvesta (c) i kammarens protokoll för den 6 maj intagna fråga, nr 221, och anförde:

*Ang. utbetalningen
av ersättning för
skördeskada*

Herr talman! Herr Gustavsson i Alvesta har frågat om jag avser vidta åtgärder för att ersättning för skördeskada skall kunna utbetalas snabbare än som nu sker.

Skördeskadeskyddet omfattar alla bruksenheter i landet med minst 2 ha åker, dvs. 165 000 enheter. Ärligen framförs önskemål om förbättringar av skyddet. Man vill å ena sidan att skyddets effektivitet förbättras, vilket kräver ytterligare statistiskt underlag, och å andra sidan att utbetalning av skördeskadeersättningarna skall ske tidigare. Det är inte alltid praktiskt möjligt att tillgodose dessa båda önskemål samtidigt. För 1970 års skörd har åtgärder vidtagits för att åstadkomma ökad rättvisa inom systemet, vilket medfört att utbetalningarna något förse- nats. Dessutom har konflikten på arbetsmarknaden i år bidragit till vissa förseningar.

Inom skördestatistiska nämnden arbetar man med den av herr Gustavsson aktualiserade frågan, och jag finner därför ingen anledning att nu vidta någon speciell åtgärd.

Herr GUSTAVSSON i Alvesta (c):

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

Vi har i dag den 13 maj. Cirka sju månader har gått sedan förra årets skördeskador konstaterades, och ännu har de drabbade lantbrukarna inte erhållit någon ersättning från skördeskadeförsäkringen. Ett sådant system är oacceptabelt ur den enskildes synpunkt. Många lantbrukare hade mycket stora skador förra året, och de befinner sig i en mycket besvärlig ekonomisk situation.

Statsrådet säger, att man kräver att skördeskadeskyddet effektivt förbättras och samtidigt vill ha utbetalningarna snabbare och att det kan vara praktiska svårigheter att genomföra detta. Jag har mycket svårt att förstå att det ena skulle förskjuta det andra. Jag vill klart understryka, att det är behov av en förbättring av skyddet, men det är också ett starkt behov av att dessa pengar betalas ut.

Skadorna drabbar olika regionalt, och produktionen har olika inriktning i olika regioner. Man kan ställa sig frågan om det inte skulle finnas möjligheter att bearbeta materialet regionalt och på så sätt inte fördröja utbetalningarna tills hela materialet är bearbetat.

Slutligen säger statsrådet, att skördestatistiska nämnden arbetar med denna fråga, och därför anser han sig inte behöva vidtaga någon speciell åtgärd. Jag hoppas emellertid att man inom nämnden kommer fram till metoder som gör systemet effektivt, och jag hoppas också att statsrådet vill medverka till det.

Herr jordbruksministern BENGTTSSON:

Herr talman! Jag kan inte ha mer än ett enda önskemål, och det är att dessa pengar utbetalas så fort som möjligt.

Men vi kan inte förändra vissa ting. Ersättning kan inte betalas ut på grundval av preliminära beräkningar av skörderesultatet. 1969 gjordes en undersökning för att man skulle se hur det utföll. En preliminär beräkning gjordes i november 1969, och det visade sig att bönderna skulle ha gjort mycket stora förluster om man hade följt den beräkning-

Torsdagen den
13 maj 1971

*Ang. samråd med
kommun vid ned-
läggning av
busslinje*

en. Vi får finna oss i att vänta tills de objektiva skördeuppskattningarna föreligger, och det är i februari månad. Det går inte att få fram det materialet fortare. Jag har inte kunnat finna någon metod, och det har inte heller skördestatistiska nämnden kunnat. Även vår oljeväxtskörd och sockerbetskörd måste komma med, och det är i februari månad vi får uppgifterna.

Att utbetalningarna har fördröjts i år hör naturligtvis delvis samman med konflikten på arbetsmarknaden, men dessutom har vi på ett par punkter väsentligt förbättrat skyddet åt jordbrukarna, och det har i och för sig inneburit en förlängning av utbetalningstiden. Vi har t. ex. nu tagit med obärgade arealer, och det tar tid innan man får fram uppgifter både beträffande sockerbeter och när det gäller obärgade arealer för andra grödor. Allt detta gör att det dröjer innan man får fram hela bilden av skördekadornas omfattning. I februari–mars har man en definitiv uppfattning om hur mycket som skall betalas ut. Tidigare har utbetalningarna kunnat göras i april månad, men det har fördröjts i år på grund av konflikten.

Mitt enda intresse är att utbetalning sker så fort som möjligt. Medveten om att vi aldrig kan få utbetalningarna så snabbt som vore önskvärt har regeringen emellertid nu föreslagit riksdagen att jordbrukare som kommer i likviditetssvårigheter på grund av skördekada skall kunna få kreditgarantier i väntan på ersättningen.

Jag kan alltså inte lova herr Gustavsson i Alvesta att göra mer än vad skördekadestatistiska nämnden kan komma fram till.

Överläggningen var härmed slutad.

§ 10 Ang. samråd med kommun vid nedläggning av busslinje

Herr kommunikationsministern NORLING erhöll ordet för att besvara herr *Glimnérs* (c) i kammarens protokoll för den 6 maj intagna fråga, nr 226, och anförde:

Herr talman! Herr Glimnérs har frågat mig om jag vill medverka till att innan SJ fattar beslut om nedläggning av busslinje samråd sker med kommun som berörs av nedläggningen.

Kungl. Maj:t har meddelat föreskrifter enligt vilka det ankommer på SJ att självt fastställa turlistor för sin busstrafik, varvid man skall samråda med vederbörande länsstyrelse, för så vitt det inte är fråga om endast mindre väsentliga ändringar av gällande turlistor. Berörda trafikföretag, kommuner och andra intressenter skall beredas tillfälle att yttra sig i frågan. I linje härmed har man inom SJ utvecklat en praxis för kontakt- och informationsverksamheten gentemot kommunerna när det gäller busstrafiken. Enligt denna informerar man – ofta genom personliga kontakter – berörda kommuner, innan man genomför mer väsentliga trafikförändringar. Därvid ges tillfälle till överläggningar om i sammanhanget föreliggande önskemål.

Herr GLIMNÉR (c):

Herr talman! Jag tackar statsrådet för svaret på min fråga. Av svaret framgår att de bestämmelser som jag frågat om redan är utfärdade, och därför torde det inte finnas anledning för mig att anmärka på svaret. Den som tar del av min fråga och av svaret kan då tycka att frågan var onödig. Men nu är verkligheten inte så idyllisk som svaret kan ge anledning att tro.

Jag konstaterar att trafikutskottet i sitt betänkande nr 6, som vi skall behandla om en stund här i kammaren, har samma uppfattning som statsrådet. I betänkandet heter det nämligen: "I vad gäller nedläggning av busslinjer torde också visst samrådsförfarande med berörda kommuner, myndigheter etc. tillämpas."

Jag vet att statsrådet i kammaren inte kan diskutera ett enskilt fall, och därför kommer jag efter debatten att meddela statsrådet det enskilda fallet.

Jag har dock i min hand en skrivelse av den 27 april i år från en distriktschef i SJ till en kommun. I skrivelsen konstateras att en viss busslinje inte är bärkraftig. Skrivelsen slutar: "Vi nödgas därför meddela att vi fr o m tidtabellsskiftet den 23 maj i år kommer att helt lägga ned trafiken på linjen ifråga." Punkt och slut – utan någon som helst förvarning till kommunen meddelar man bara detta. Det är ju ett förhållande som inte kan tolereras. Jag vädjar därför till statsrådet att se till att det statliga verket lär sig att läsa innantill och följer de bestämmelser som finns utfärdade.

Överläggningen var härmed slutad.

§ 11 Ang. ändrad distriktsindelning och organisation inom statens järnvägar

Herr kommunikationsministern NORLING erhöll ordet för att i ett sammanhang besvara dels herr *Gustavssons* i Alvesta (c) den 20 januari framställda interpellation, nr 27, dels ock herr *Rydéns* (fp) i kammarens protokoll för den 6 maj intagna fråga, nr 224, och anförde:

Herr talman! Herr Gustavsson i Alvesta har i anledning av SJ:s förslag till ändrad distriktsindelning frågat mig, om jag anser det vara tillfredsställande att förberedelser vidtas för genomförande av detta förslag innan beslut härom har fattats.

Herr Rydén har frågat mig, om senareläggandet av propositionen angående SJ:s omorganisation innebär att jag avser att i höst lägga fram förslag, enligt vilket personalen på berörda platser skulle åläggas att flytta till annan ort med bara några veckors varsel.

Jag avser att besvara såväl interpellationen som den enkla frågan i ett sammanhang.

Ett eventuellt genomförande av en omorganisation av här ifrågavarande slag kräver ett mycket omfattande förberedelse- och planeringsarbete. Särskilt med hänsyn till angelägenheten att på bästa sätt söka lösa den berörda personalens problem och i möjlig mån tillgodose dess önskemål i

Nr 85

Torsdagen den
13 maj 1971

*Ang. ändrad
distriktsindelning
och organisation
inom statens järn-
vägar*

Torsdagen den
13 maj 1971

*Ang. ändrad
distriktsindelning
och organisation
inom statens järn-
vägar*

fråga om arbetsuppgifter och tjänstgöringsort under ändrade organisatoriska förutsättningar är det önskvärt att personalplaneringsarbetet kommer i gång så snart som möjligt.

SJ och ifrågavarande personalorganisationer har också på ett tidigt stadium kommit överens om en omedelbar igångsättning av detta planeringsarbete. En uttalad förutsättning har då varit att arbetet skall bedrivas på ett sådant sätt att det för statsmakterna föreligger full handlingsfrihet i valet mellan ny och oförändrad organisation. Några genomförandeåtgärder har självfallet inte varit aktuella, så länge statsmakterna inte tagit ställning till organisationsförslaget.

Givetvis kan sägas att SJ löper risken att ha gjort ett omfattande förberedelse- och planeringsarbete i onödan, nämligen för det fall dess förslag till omorganisation i stort skulle avvisas. Mot detta kan framhållas att SJ – för det fall dess förslag i huvudsak skulle bifallas – genom den utförda personalplaneringen väsentligt kan ha reducerat de omställningstider och minskat de olägenheter i övrigt för personalen som följer med en sådan här mera genomgripande omorganisation.

Den omständigheten att frågan om SJ:s omorganisation kommer att underställas riksdagen vid en något senare tidpunkt än förutsett kan ju från personalens synpunkt sägas vara ett ytterligare skäl för att genom en långt driven förberedande personalplanering undvika att personalen – för det fall statsmakterna i stort beslutar i enlighet med förslaget – under ytterligare viss tid därefter skall känna osäkerhet om sin placering i den nya organisationen.

I anslutning till herr Rydén's fråga vill jag slutligen framhålla, att senareläggningen av propositionen rimligen bör följas av en motsvarande förskjutning av den tidpunkt från vilken en av riksdagen godtagen ny organisation skall tillämpas. Genomförandeperiodens längd får därefter bli beroende i första hand av möjligheterna att på ett smidigt och hänsynsfullt sätt lösa de personalproblem som följer med omorganisationen.

Herr GUSTAVSSON i Alvesta (c):

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

Frågan om SJ:s förslag till ny distriktsindelning har väckt berättigad uppmärksamhet och diskussion, och det är inte att förvåna sig över. Samtidigt som vi har en intensiv debatt om utlokalisering av statliga företag från Stockholmsområdet kommer SJ med förslag i helt motsatt riktning, ett förslag som för södra Sverige innebär en koncentration av verksamheten till ett annat storstadsområde, nämligen Malmöregionen. Det innebär att Sydöstsverige får en indragning av ett kvalificerat samhällligt serviceorgan, och detta kommer att medföra försämrade betingelser för befolkningen och näringslivet i dessa områden, eftersom det blir orimligt långa avstånd till föreslagna distriktskontor.

Frågan om SJ:s planer var ett viktigt inslag i 1970 års valrörelse i Kronobergs län, och i oktober förra året ställde jag en fråga till kommunikationsministern, om han var beredd att låta riksdagen ta ställning till förslaget. I det svar jag fick den gången av kommunikationsministern erhöj jag beskedet att så skulle bli fallet.

Jag kunde tacksamt notera detta besked från statsrådet, eftersom det sannolikt var SJ-ledningens tanke att frågan skulle avgöras utan riksdagens hörande.

I januari igångsatte SJ sin personalplanering med bl. a. informationskonferenser i Växjö, där personalen då informerades om detaljerade planer med utgångspunkt från att SJ:s förslag skulle genomföras. SJ begärde då att personalen före den 25 januari skulle framställa önskemål om framtida placering. Detta SJ:s agerande anser jag vara mycket märkligt, och det var i det läget som jag framställde den interpellation som jag i dag har fått svar på.

I det svaret säger statsrådet att ett eventuellt genomförande av en omorganisation av här ifrågavarande slag kräver ett omfattande förberedelse- och planeringsarbete. I denna statsrådets uppfattning vill jag helt instämma, men kvar står dock det anmärkningsvärda att SJ vidtar så långt gående förberedelser på personalsidan innan riksdagen har fattat sitt beslut. Jag anser detta vara en principiellt viktig fråga från riksdagens synpunkt. Om man ser riksdagens funktion såsom den suveräna församling som har att fatta beslut, vill jag hävda att först har riksdagen att fatta beslut i denna fråga och därefter, om riksdagen beslutar om omorganisation, har SJ att igångsätta förberedelserna för personalens förflyttning.

I och med att statsrådet lägger fram en proposition är det ju inte avgjort att förslaget vinner riksdagens bifall. Det kan också tänkas att riksdagen beslutar om en omorganisation men inte helt i överensstämmelse med propositionens innehåll.

Nu säger statsrådet: "Några genomförandeåtgärder har självfallet inte varit aktuella — — —." Nej, om det skulle vara någon mening med att förelägga riksdagen frågan, hade det varit högst anmärkningsvärt om sådana åtgärder hade vidtagits.

Statsrådet säger vidare: "SJ och ifrågavarande personalorganisationer har också på ett tidigt stadium kommit överens om en omedelbar igångsättning av detta planeringsarbete." Jag tillåter mig att sätta ett mycket stort frågetecken för detta påstående. Jag stöder mig bl. a. på en ledare i Svensk Trafiktidning den 2 december 1970. Jag citerar ett litet stycke ur denna ledare.

"Efter genomläsning av Statskontorets och andras yttranden blir man alltmer oroad över det pågående arbetet med att förbereda omorganisation enligt av SJ-chefen uppdragna linjer. Ju längre det förberedelsearbetet får fortgå ostört, desto mer undermineras möjligheterna till att remissinstansernas uppfattningar skall få någon effekt. Man kan fram emot våren hamna i en situation, där redan vidtagna åtgärder i fråga om personaldispositioner och annat rättfärdigar felaktiga beslut.

Då har remissförfarandet slutgiltigt degraderats till ett narrspel och remissinstanserna till en grupp skrivande dockor.

Då har också makten i statsförvaltningen helt tagit loven av det kritiska förnuftet — åtminstone i många SJ-anställdas ögon."

Jag kan inte fatta detta såsom ett uttryck för att man här skulle ha varit överens om denna planering.

Enligt ett SJ-cirkulär den 8 december skall en omflyttning ske redan den 1 juli 1971. Avsikten var tydligen från början att ärendet skulle

Torsdagen den
13 maj 1971

*Ang. ändrad
distriktsindelning
och organisation
inom statens järn-
vägar*

forceras fram.

Statsrådet påstår nu: "En uttalad förutsättning har då varit, att arbetet skall bedrivas på ett sådant sätt att det för statsmakterna föreligger full handlingsfrihet i valet mellan ny och oförändrad organisation." Men från personalens synpunkt har det som förekommit på planeringsområdet vållat både irritation och ovisshet. Det tror jag att även statsrådet är medveten om. Om nu riksdagen skulle säga nej till det förslag till omorganisation som skall komma, har ju hela det planeringsarbete som skett endast haft till uppgift att irritera och skapa oro. Därför anser jag att detta SJ:s agerande i denna fråga var mycket anmärkningsvärt.

När så småningom beskedet kom att propositionen inte skulle framläggas i vår utan vid en senare tidpunkt, var det naturligt om personalen i Växjö frågade sig om detta skulle innebära att ett eventuellt beslut i höst skulle komma att medföra en omorganisation och att man fick flytta redan den 1 januari 1972. Det skulle betyda att personalen fick mycket kort tid på sig att flytta till annan ort.

Enligt samstämmiga uppgifter i lokalpressen har SJ-ledningen vid ett möte i Växjö upplyst om att propositionen skjutits till hösten på grund av vissa gruppers agerande och spring i kanslihusets korridorer. Nu säger statsrådet apropå propositionens framläggande vid en senare tidpunkt än den som tidigare aviserats att detta fördröjande bör vara ett "skäl för att genom en långt driven förberedande personalplanering undvika att personalen — — — under ytterligare viss tid därefter skall känna ovisshet om sin placering i den nya organisationen".

Jag tar detta statsrådets uttalande som ett understrykande av att det är personalplaneringen som har orsakat ett fördröjande av propositionen och inte SJ-personalens aktivitet i den här frågan. Men kvar står dock ovissheten för personalen fram till den dag då beslutet är fattat. De som exempelvis har egna fastigheter kan ju inte börja sälja dessa förrän de fått ett definitivt besked.

Jag vill också säga ett par ord angående SJ-personalens aktivitet i denna fråga. Det är riktigt att personalen på Växjökontoret varit aktiv. Tillsammans med länsmyndigheterna i Växjö, länets landsting och Växjö kommun har personalen gjort uppvaktningar i Stockholm, men det är den i sin fulla rätt att göra. Det skulle ha varit märkligt om de anställda varit passiva i den här frågan, och jag vill ge uttryck åt den meningen att de har sin självklara rätt dels såsom anställda i företaget, dels såsom samhällsmedborgare och representanter för den bygd de verkar i att hävda sin uppfattning, även om detta inte skulle passa in i SJ-ledningens mönster.

Jag vill också tillbakavisa eventuella påståenden om att SJ-personalen agerat i egen sak när det gäller detta spörsmål. Man har bedömt frågan utifrån det förhållandet att det av SJ framlagda förslaget allvarligt kommer att försämra servicen i sydöstre regionen, eftersom hela denna region faller utanför den tolvmilsradien, vilken antas utgöra det avstånd inom vilket en snabb närkontakt med marknaden kan upprätthållas.

Som stöd härför vill jag citera vad statskontoret framhållit i sitt yttrande över förslaget:

"Enligt statskontorets uppfattning bör en organisationsöversyn grun-

das på noggranna analyser av olika intressenters krav på verksamheten. Personalgrupperna är att betrakta som en typ av intressenter. Andra är i SJ:s fall resenärer, befraktare, leverantörer, statsmakterna, de delar av den centrala statsförvaltningen som bevakar lokaliseringsfrågor, näringspolitiska frågor, hamnfrågor, vägfrågor, miljöfrågor m. fl. samt län och kommuner. Tillsammans formar dessa intressenters krav SJ:s miljö.”

Jag vill framhålla att detta ligger bakom aktiviteten från Växjöområdet och dem som arbetar på den här platsen. Man har som sagt sett frågan från näringslivets synpunkt, eftersom den föreslagna ändringen av distriktsindelningen allvarligt skulle försvaga sydöstregionen. Till slut vill jag, herr talman, fråga statsrådet om han anser att det föreliggande förslaget är tillfredsställande för sydöstregionen från näringsgeografiska synpunkter.

Herr RYDÉN (fp):

Herr talman! Jag ber att få tacka kommunikationsministern för svaret på min fråga, ett svar som jag uppfattar som mycket positivt och helt tillfredsställande.

Min fråga var föranledd av generaldirektör Petersons framträdande i Växjö den 5 maj, då generaldirektören framhöll att SJ-ledningen, om nu riksdagen skulle fatta ett beslut om omorganisation under höstriksdagen, ändå är fast besluten att genomföra distriktsindragningen redan vid årsskiftet 1971–1972. Ett sådan uttalande både oroar och väcker förstämning bland den berörda personalen, som ju under sådana omständigheter skulle ha bara några veckor på sig att plocka ihop sina tillhörigheter och flytta till den nya stationeringsorten, vilket naturligtvis för personalens del är helt orimligt.

Jag är glad över att jag ställde den här frågan till statsrådet Norling. Jag gläder mig över att kunna konstatera att statsrådet i sitt svar säger bl. a. att senareläggningen av propositionen innebär att motsvarande förskjutning av tidpunkten för ett genomförande skall tillämpas. Statsrådet säger vidare att genomförandeperiodens längd får bli i första hand beroende av möjligheterna att på ett smidigt sätt lösa de personalproblem som följer med omorganisationen. Osäkerhet synes fortfarande råda inom departementet om det skall bli någon distriktsindragning i Växjö. Jag hoppas för min del att SJ och departementet skall finna en kostnadsbesparande åtgärd inom den nuvarande organisationen så att vi får behålla distriktskontoret i Växjö. Men den saken kanske jag kan få återkomma till.

Jag tolkar statsrådets svar på det sättet att om det skulle fattas ett beslut som innebär indragning av distriktskontoret i Växjö, så kan detta icke ske förrän tidigast den 1 juli 1972. Statsrådets svar var därför klarläggande för den berörda personalen.

Herr NILSSON i Agnäs (m):

Herr talman! Jag har också med stort intresse tagit del av statsrådets svar. Ett av de distrikt som enligt utredningen hotas av indragning är SJ:s distrikt i Umeå, och jag känner därför anledning att säga några få ord.

Redan tidigare har jag tagit del av alla handlingar som rör denna fråga,

*Ang. ändrad
distriktsindelning
och organisation
inom statens järn-
vägar*

och jag har talat med kommunikationsministern om saken. Starka invändningar har rests också från den norra regionen, från länet och staden Umeå. Därför var det chockerande när vi fick TT-meddelandet för någon vecka sedan att omorganisationen skulle ske och att varslet kunde förutses bli kort för den personal det gällde. När det var generaldirektören för SJ som talade mottog man meddelandet med en känsla av att detta verkligen var någonting som skulle komma att ske — att det var ofrånkomligt. Samtidigt blev man inte så viss att man kunde säga sig, att nu säljer jag huset i vår när det är en bra tid att sälja, utan man måste ändå vara tveksam om man verkligen skulle bli tvungen att flytta. Oron finns fortfarande kvar.

Jag vill betona att jag strukit under ordet eventuellt i den mening i interpellationssvaret till herr Gustavsson som börjar med orden: "Ett eventuellt genomförande av en omorganisation — —". Det ger mig hopp. Bästa sättet att lösa personalproblem är ju att inte företa omorganisationen.

Av här berörda distrikt känner jag bäst till Umeådistriktet och just det bör vara kvar med tanke på de stora avstånden. En blick på kartan säger hur långt det blir till Sundsvall eller upp till Luleå. Servicen får vi inte glömma. När det gäller Norrland är det alltid en katastrof att ta bort något, ty det är så svårt att ge något annat i stället. När statsmakterna sysslar med norrländska frågor måste de verkligen tänka på att det finns anledning att tveka särskilt länge innan man inskränker en verksamhet.

Det påstås att SJ skall göra vinst på den här indragningen, men jag efterlyser helhetssynen. SJ:s vinst bör vägas mot landets alla affärer — statens övriga verksamhet. Vi får inte betrakta SJ som en så fristående del av samhällsapparaten eller av statens affärsverksamhet att man inte bör inväga även andra saker när det gäller att ta ställning till att dra in någonting. Det står i interpellationssvaret att man skall undvika att under ytterligare viss tid låta personalen känna osäkerhet om sin placering i den nya organisationen. Det finns emellertid enligt min mening ingenting som talar för att man sökt motverka en sådan oro — den har tvärtom förstärkts. Jag känner stark oro för min landsdel, och jag känner oro inte bara för SJ:s personal utan också för SJ:s kunder, godstransporterna och hela näringslivet. Jag är inte övertygad om att den nuvarande organisationen i längden kommer att bli ett minus för SJ:s affärsverksamhet i Norrland. Jag tror att man behöver närhet till dem som skall beställa godsvagnar eller ordna resor av olika slag. Därför är jag inte övertygad om att det blir en vinst i det långa loppet om distriktskansliet i Umeå indrages. Samtidigt hyser jag naturligtvis först och främst oro för personalen. Förr har flera av dem flyttats både en och två gånger. De har byggt hus, de har rotats. Nu är frågan om de skall ge sig i väg igen.

Jag ger kommunikationsministern rätt i att man har talat med personalorganisationen. Jag har också haft tillgång till och läst deras papper. Men jag känner också många av dessa människor personligen och har kontakt med dem nästan dagligen. De förefaller fortfarande vara mycket frågande inför värdet av den omorganisation som förutsägs skola ske.

Torsdagen den
13 maj 1971*Ang. ändrad
distriktsindelning
och organisation
inom statens järn-
vägar*

Herr kommunikationsministern NORLING:

Herr talman! Av naturliga skäl tänker jag inte i denna debatt gå in på frågan om det riktiga i denna omorganisation. Den diskussionen skall vi givetvis spara till den dag då vi har regeringens förslag liggande på riksdagens bord. Jag inskränker mig till att i dag bara konstatera att det måste ändå, vilken uppfattning vi än må ha i den enskilda sakfrågan, vara riktigt att även statens järnvägar liksom alla andra affärsverk och annan statlig företagsamhet är skyldiga att på riksdagens och statsmakternas uppdrag ständigt aktivt söka efter möjligheter till rationaliserande och därmed för hela verksamheten förbättrande åtgärder. Men vi får som sagt återkomma till det vid den tidpunkt då propositionen ligger på riksdagens bord.

Vad som däremot kan vara värt att något uppehålla sig vid är väl herr Gustavssons i Alvesta diskussion om personalorganisationernas engagemang och detta att man vid SJ inte skulle få göra någonting i förberedande syfte förrän riksdagen har fattat sitt beslut. Jag har av egen erfarenhet möjlighet att här tala om hur det åtminstone vid SJ under alla gångna år efter kriget har gått till.

SJ-folket är ett tåligt släkte. Man har efter andra världskriget rationaliserat bort tiotusentals man vid SJ. Jag kan inte ange den exakta siffran men tror mig kunna säga att det snarare är över än under 20 000 personer som har rationaliserats bort under den sista 20-årsperioden. Det innebär att man varje år rationaliserar bort över 1 000 människor. Det innebär också att man bland personalorganisationerna är klart medveten om det väsentliga i att alltid "ligga före verkligheten". Jag hade själv tillfälle att under tio år i dåvarande Järnvägsmannaförbundet delta som facklig förhandlare med SJ när det gällde rationaliseringen från mitten av 1950-talet till mitten av 1960-talet och kan därför intyga personalens allmänna intresse åtminstone vid den tiden att man hela tiden skulle ligga ett steg före när man visste att någonting var på gång – och det var alltid någonting på gång vid SJ.

Det är ett faktum att personalorganisationerna ville ha det på detta sätt, och detta har inte förändrats fram till nu. I förarbetena till detta förslag har också alla personalorganisationerna utan undantag deltagit. Man har även vid uppvaktningar hos mig från alla håll konstaterat det riktiga och viktiga i att man har fått vara med i arbetsgrupper tillsammans med SJ vid utarbetandet av förslaget.

Man har dessutom, vilket bör konstateras här, från personalorganisationernas sida framhållit att det är angeläget att man får möjligheter till sådana här personalförberedande åtgärder innan beslut fattas, för att man på ett riktigt sätt skall kunna förbereda de anställda som blir berörda. Detta har till och med tagit sig det uttrycket att man från ett par av personalorganisationerna – som för resten kommer att uppvakta mig igen under våren – anmält att man känner ett tryck för att inte riksdagen redan har haft möjligheter att behandla detta förslag. Jag nämner detta bara för att vi i denna diskussion skall vara klara över att här inte råder någon som helst konflikt mellan de anställdas intressen och verket i det sammanhanget.

Man kan inte heller säga, som herr Gustavsson i Alvesta gjorde, att SJ

Torsdagen den
13 maj 1971

*Ang. ändrad
distriktsindelning
och organisation
inom statens järn-
vägar*

skulle ha tänkt sig att från början undanhålla riksdagen denna fråga. Det är inte ens konstitutionellt möjligt att göra det. Skulle SJ över huvud taget ha haft en sådan tanke, föll den alltså på att det är riksdagens och ingen annans sak att avgöra en sådan här omorganisation. Sådana har tidigare förekommit även inom andra statliga affärsverk. Vi hade för några år sedan en liknande omorganisation vid SJ, en annan har genomförts vid televerket och så har skett även vid andra verk. Omorganisationerna har hela tiden byggt på att man skulle ha ett intimt samarbete med personalorganisationerna, som i god tid skulle få informationer och ha möjlighet att förhandla både för den personal som skulle förflyttas och i samband med andra planerade förändringar.

Jag menar således att det förberedelsearbete som herr Gustavsson nu slår ner på och tycker att man skulle vänta med är alldeles omöjligt att uppskjuta. Då går man emot personalens egen uppfattning om hur det bör gå till, och jag tror väl inte att herr Gustavsson vill att man skall gå direkt mot personalens intressen.

Herr GUSTAVSSON i Alvesta (c):

Herr talman! I varje fall har inte dessa så långt gående förberedelser stöd från den personal som är berörd av dem nere i Växjö.

Vidare har jag inte sagt att det inte skulle förekomma rationaliseringar inom SJ. Vi är överens om att sådana är riktiga. Vad jag sagt är att jag i denna fråga, som riksdagen skall ta ställning till, anser det felaktigt att man genomför så långt gående personalplaneringar innan riksdagen har fattat beslutet.

Jag gav också i mitt förra anförande uttryck för den uppfattningen att det sannolikt var avsikten att det här skulle föreläggas riksdagen. Jag stödde mig på en skrivelse från kommunikationsministern den 28 december förra året, där han sade följande:

”I fråga om tidsaspekterna på behandlingen av SJ:s förslag till omorganisation får jag på förekommen anledning meddela, att avsikten är att efter närmare prövning av förslaget redovisa organisationsfrågan för 1971 års riksdag under vårsessionen.” Denna skrivelse var ställd till generaldirektör Lars Peterson.

Jag vill än en gång hävda just den uppfattningen att det här planerandet har skapat en mycket stor oro bland den personal som är berörd. Jag vill återigen slå fast att det hade varit riktigt att riksdagen först hade fått fatta beslutet och att personalplaneringen hade kommit därefter.

Herr RYDÉN (fp):

Herr talman! Jag har ju inte på något sätt anledning att i den fråga som jag ställt polemisera mot statsrådet Norling eftersom jag fått ett positivt svar. Jag ville bara göra ett par konstateranden.

Med anledning av kommunikationsministerns yttrande att SJ-folket är ett tåligt släkte vill jag säga, att vi kanske litet till mans får börja känna av att vi tillhör ett tåligt släkte i detta strukturomvandlingens land, där många säkerligen kommer att ställas inför nödvändigheten att söka nya arbetsuppgifter.

Det var ju glädjande att höra statsrådet här säga att personalorganisationerna är välkomna till kanslihuset med uppvaktnings. Statsrådet säger också att det kommer ytterligare ett par personalorganisationer under våren. Den högsta SJ-ledningen ser kanske inte riktigt på samma sätt på detta att döma av det framträdande i Växjö av högste SJ-chefen som jag relaterade, och det är därför glädjande att statsrådet har en annan uppfattning i dessa så viktiga personalfrågor.

*Ang. ändrad
distriktsindelning
och organisation
inom statens järn-
vägar*

Herr kommunikationsministern NORLING:

Herr talman! Bortsett från att herr Gustavsson i Alvesta alldeles på egen hand borde veta att en sådan här fråga måste föreläggas riksdagen före avgörande vill jag bara kommentera den skrivelse som jag tillställde SJ den 28 december 1970 och som herr Gustavsson citerade ur.

Från SJ:s sida hade man vid den tidpunkten tänkt sig den eventuella möjligheten av att anmäla den här omorganisationsfrågan i 1971 års statsverksproposition. Det var mot den bakgrunden som jag hade anledning att meddela SJ att jag hade för avsikt att framlägga den för 1971 års riksdag och att ikraftträdandedatum då naturligtvis inte kunde bli förrän tidigast den 1 januari 1972. Det har sedermera av kända skäl också kommit att bli en tidpunkt som får skjutas fram i tiden. Det var således inte något annat än ett besked till SJ om hur man i departementet vid den tidpunkten såg på ikraftträdandedatum.

Mot bakgrunden av vad herr Gustavsson anförde är det angeläget att vi gör klart för oss att vi ändå måste ta en viss hänsyn till personalens intressen. Vi må ha aldrig så goda skäl att diskutera lokaliserings-, regionalpolitiska och andra åtgärder, och det får vi tillfälle att göra vid frågans sakbehandling när propositionen har avlämnats. Men när berörda personalorganisationer trycker på i departementet – ett par av dem gör det – och är oroade över att ikraftträdandetidpunkten inte kommer tidigare än vad man nu kan tänkas signalera, så tycker jag att vi har anledning att ta det på allvar. Vi måste nämligen hela tiden ha klart för oss att dessa människor, som är utsatta och som genom åren har varit utsatta för kraftiga rationaliseringar, också har rättighet att framföra en synpunkt även om den går i den för herr Gustavsson obekväma riktningen att de vill ha ett beslut tidigare än vad som ställts i utsikt.

Det måste också sägas ifrån att det här inte bara är en fråga om att lagom överslätande konstatera att för varje dag vi kan skjuta omorganisationen framåt i tiden har vi gjort personalen en tjänst. Det är inte på det viset. Den uppvaktnings som nu är aviserad har såvitt jag har fått klart för mig just i uppdrag att bl. a. uttala besvikelse över förskjutningen i tiden.

Herr GUSTAVSSON i Alvesta (c):

Herr talman! Jag är mycket förvånad över statsrådets senaste inlägg. Han försöker vända på hela problemet och framställa saken så att det är jag som agerar mot personalen. Men har inte statsrådet följt debatten och själv mött personalrepresentanter från Växjö som hävdade de uppfattningar jag har framfört här? De har blivit tillrättavisade av högsta SJ-ledningen och uppmanats att inte springa runt i kanslihuset, därför att det är detta som gjort att saken har fördröjts.

Det är, som sagt, mycket förvånande att statsrådet försöker vända på den här frågan.

Herr kommunikationsministern NORLING:

Herr talman! Bristande tid gör det inte möjligt för mig att besöka varje ort vid varje tidpunkt då så kunde vara lämpligt, utan jag tvingas av olika omständigheter att lyssna till de anställdas organisationer. I det här fallet är det huvudorganisationernas synpunkter som jag har redovisat, inte enskilda medlemmars synpunkter. De senare skall naturligtvis kanaliseras via organisationerna och föras vidare till dem som bör veta om dessa åsikter. Jag har alltså refererat de centrala organisationernas uppfattning.

Herr GUSTAVSSON i Alvesta (c):

Herr talman! Jag är medveten om att statsrådet mycket väl känner till de stora möten mellan personal och SJ-ledning som ägt rum i Växjö och de synpunkter som framförts från personalen där. Jag hänvisar än en gång till den ledare i personaltidningen som jag citerade och till den uppvaktning som personal från Växjö har gjort hos kommunikationsministern.

Överläggningen var härmed slutad.

§ 12 Föredrogs och hänvisades till konstitutionsutskottets skrivelse från talmanskonferensen med överlämnande av ett från kommittén för översyn av Nordiska rådets svenska delegations kansliorganisation inkommet betänkande.

§ 13 Föredrogs, men bordlades åter konstitutionsutskottets betänkande nr 34.

§ 14 Föredrogs och bifölls interpellationsframställningen nr 119.

§ 15 Den statliga trafikpolitiken m. m.

Herr FÖRSTE VICE TALMANNEN yttrade:

Trafikutskottets betänkanden nr 5 och 6 föredras och debatteras i ett sammanhang. Yrkanden beträffande båda dessa betänkanden framställs under den gemensamma överläggningen.

Föredrogs trafikutskottets betänkanden:

Nr 5 i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående nedskrivning av statens järnvägars statskapital, m. m. och

Nr 6 i anledning av motioner rörande den statliga trafikpolitiken m. m.

I betänkandet nr 6 behandlades motionerna

1971:24 av herr Hedlund m. fl., vari hemställts att riksdagen skulle i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om att en parlamentarisk kommitté fick i uppdrag att företa en översyn av trafikpolitiken och framlägga härav

föranledda förslag i enlighet med i motionen angivna riktlinjer,

1971:36 av herr Börjesson i Falköping m. fl., vari hemställts att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t skulle anhålla om en omprövning av trafikpolitiken med syfte att skapa trafikpolitiska förutsättningar för en positiv utveckling i alla delar av landet,

1971:73 av herr Hermansson i Stockholm m. fl., vari föreslagits att riksdagen uttalade sig för ett upphävande av 1963 års trafikbeslut och i skrivelse till regeringen hemställde om att en skyndsamt utredning företogs och förslag utarbetades om sådana riktlinjer som beaktade sociala, närings- och lokaliseringpolitiska behov och som kunde bli ett verksamt bidrag till genomförandet av en regionpolitik, ägnad att motverka avfolkningen av betydande landsdelar och som samtidigt främjade strävandena att åstadkomma en prisbillig trafikservice, vilken även beaktade vitala miljövärdensintressen,

1971:139 av herr Ekström m. fl.,

1971:205 av herr Jansson m. fl.,

1971:207 av herr Karlsson i Malung m. fl., såvitt nu var i fråga,

1971:261 av herr Torwald m. fl.,

1971:398 av herr Helén m. fl., vari hemställts att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t skulle anhålla att vägkostnadsutredningens arbete force-rades och att utredningen fick en tidsplan för fullföljande av sina uppgifter och erforderliga personella resurser för sitt arbete, att en parlamentarisk kommitté fick i uppdrag att företa en översyn av trafikpolitiken och framlägga härav föranledda förslag i enlighet med i motionen angivna riktlinjer samt att Kungl. Maj:t efter utredning framlade förslag om bildande av ett forsknings- och utvecklingsbolag för kollektivtrafikteknik ägt gemensamt av staten, intresserade kommuner och landsting samt industrier,

1971:407 av herr Richardson m. fl., vari hemställts att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t uttalade, att biljettaxorna vid samtrafik buss-tåg utformades så, att sådan resa inte blev dyrare än om resan i sin helhet kunnat genomföras med tåg,

1971:410 av herr Söderström,

1971:501 av herr Westberg i Ljusdal, vari hemställts att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t skulle anhålla om en omprövning av trafikpolitiken, varefter riksdagen borde beredas tillfälle att på nytt besluta i ärendet,

1971:913 av herrar Andersson i Nybro och Fransson, vari hemställts att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t begärde att persontrafiken på bandelarna Nässjö-Nybro samt Växjö-Hultsfred bibehölls i nuvarande omfattning,

1971:922 av herr Elmstedt m. fl.,

1971:927 av herr Gustavsson i Nässjö m. fl.,

1971:932 av herr Hellström m. fl.,

1971:935 av herrar Olof Johansson i Stockholm och Bengtsson i Göteborg,

1971:937 av fru Jonäng, såvitt nu var i fråga,

1971:942 av herr Lothigius m. fl.,

1971:944 av herr Lothigius m. fl., vari hemställts att riksdagen i

skrivelse till Kungl. Maj:t uttalade att en totalbedömning gjordes av trafikpolitiken varvid även trafiksäkerhet, miljövård och människans hälsa på grund av stressen i trafiken togs med i kalkylen samt att vad i övrigt i motionen anförts beaktades vid bedömningen av trafikpolitiken, 1971:947 av herr Mellqvist m. fl., vari hemställdes att riksdagen beslutade att genom särskild skrivelse ge Kungl. Maj:t till känna vad i motionen uttalats om den fortsatta trafikpolitiken,

1971:949 av herr Nilsson i Kalmar, vari yrkats, såvitt nu var i fråga, att riksdagen beslutade att i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa att vägkostnadsutredningen påskyndades, att, intill dess vägkostnadsutredningen och bussbidragsutredningen framlagt sina betänkanden och beslut fattats med anledning av dessa, stor restriktivitet iakttogs vid nedläggning av järnvägar och busslinjer, att planeringsråden/länsstyrelserna alltid skulle höras och ges tillfälle att yttra sig om nedlägningsfrågor samt att man vid trafikplaneringen i övrigt beaktade vad i motionen anförts,

1971:967 av herr Turesson m. fl.,

1971:973 av herr Zachrisson m. fl.,

1971:1194 av herr Ångström m. fl., vari hemställdes att riksdagen beslutade att bemyndiga Kungl. Maj:t att vidtaga åtgärder för en sådan samordning mellan statens järnvägars zontaxa samt järnvägens och postverkets busstaxor som avsågs i motionen. Samtidigt borde övervägas samordning med enskilda trafikföretag i samma syfte.

Utskottet hemställde i betänkandet nr 6
att riksdagen

1. skulle avslå motionerna 1971:398 och 1971:949 i vad de avsåg vägkostnadsutredningens arbete,

2. skulle avslå motionen 1971:205,

3. i anledning av motionerna 1971:24, 1971:947, 1971:944 och 1971:398, sistnämnda motion såvitt nu var i fråga, samt med avslag å motionerna 1971:73, 1971:36 och 1971:501 som sin mening gav Kungl. Maj:t till känna vad utskottet anförde beträffande den fortsatta trafikpolitikens utformning och inriktning m. m.

4. skulle avslå motionen 1971:927,

5. skulle avslå motionen 1971:949 till den del motionen behandlades i detta betänkande och inte berördes under punkten 1,

6. skulle avslå motionen 1971:410,

7. skulle avslå motionerna 1971:913 och 1971:942,

8. skulle avslå motionerna 1971:407 och 1971:1194,

9. skulle avslå motionerna 1971:922, 1971:261 och 1971:937, sistnämnda motion till den del motionen behandlades i detta betänkande,

10. skulle avslå motionen 1971:207 till den del motionen behandlades i detta betänkande,

11. skulle avslå motionen 1971:935,

12. skulle avslå motionen 1971:973,

13. skulle avslå motionen 1971:967,

14. skulle avslå motionen 1971:398 i vad den avsåg skrivelse till Kungl. Maj:t om bildande av ett forsknings- och utvecklingsbolag för kollektivtrafikteknik,

15. skulle avslå motionen 1971:932,
16. skulle avslå motionen 1971:139.

Reservationer hade avgivits

1. beträffande *väggkostnadsutredningen* av herrar Gustafson i Göteborg och Sellgren (båda fp), som ansett att utskottet under 1 bort hemställa,

att riksdagen med bifall till motionerna 1971:398 och 1971:949, båda motionerna såvitt nu var i fråga, som sin mening gav Kungl. Maj:t till känna vad reservanterna anfört i fråga om påskyndande av väggkostnadsutredningens arbete och uppgörande av en tidsplan för dess arbete,

2. beträffande *trafikpolitikens fortsatta utformning och inriktning* av

a. herrar Gustafson i Göteborg och Sellgren (båda fp), som ansett att utskottet under 3 bort hemställa,

att riksdagen med bifall till motionerna 1971:24 och 1971:398, sistnämnda motion såvitt nu var i fråga, i anledning av motionerna 1971:947 och 1971:944 samt med avslag å motionerna 1971:73, 1971:36 och 1971:501 i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställde om att en parlamentarisk kommitté fick i uppdrag att företa en översyn av trafikpolitiken och framlägga härav föranledda förslag enligt vad reservanterna angivit,

b. av herr Magnusson i Kristinehamn (vpk), som ansett att utskottet under 3 bort hemställa,

att riksdagen med bifall till motionen 1971:73 och i anledning av motionerna 1971:24, 1971:36, 1971:501, 1971:947, 1971:944 och 1971:398, sistnämnda motion såvitt nu var i fråga, skulle besluta att upphäva 1963 års trafikbeslut, samt i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa om en skyndsamt utredning och förslag om nya riktlinjer för den statliga trafikpolitiken i enlighet med vad reservanten anfört,

3. beträffande *taxefrågor* av herrar Gustafson i Göteborg och Sellgren (båda fp), som ansett att utskottet under 8 bort hemställa,

att riksdagen i anledning av motionerna 1971:407 och 1971:1194 i skrivelse till Kungl. Maj:t skulle anhålla om utredning och förslag beträffande genomgående taxeberäkning för av staten ägda järnvägs- och busslinjer,

4. beträffande bildande av ett *forsknings- och utvecklingsbolag för kollektivtrafikteknik* av herrar Gustafson i Göteborg och Sellgren (båda fp), som ansett att utskottet under 14 bort hemställa,

att riksdagen med bifall till motionen 1971:398, såvitt nu var i fråga, i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställde att Kungl. Maj:t tog initiativet till bildande av ett forsknings- och utvecklingsbolag för kollektivtrafikteknik, ägt gemensamt av staten, intresserade kommuner och industrier.

Herr GUSTAFSON i Göteborg (fp):

Herr talman! Mer än 3 000 kilometer järnväg i detta land hotas nedläggning, antingen genom att förslag om nedläggning redan finns hos regeringen för avgörande eller genom utredningar som pågår inom statens järnvägar. Det är ungefär 25 procent av hela den totala banlängden i landet. Det är klart att folket som bor i de trakter där nedläggningar hotar är oroat. Visserligen erbjuds de ersättningstrafik med bussar, men

Nr 85

Torsdagen den
13 maj 1971

*Den statliga trafik-
politiken m. m.*

de vet hur det brukar vara. Under de första åren efter en nedläggning av persontrafik ger SJ bidrag till busstrafiken, så att den kan upprätthållas, men när några år gått brukar SJ säga ifrån att nu går det inte att driva denna verksamhet lönsamt längre, och då hotar man att lägga ner busstrafiken om kommunen inte ger bidrag.

Om vi tar ett annat område när det gäller trafikpolitiken, nämligen vägarna, finner vi att anslagen i år ligger ungefär 300 miljoner kronor under det *minimal*alternativ som Vägplan 70 angav, denna vägplan som utarbetades under ordförandeskap av förre kommunikationsministern Skoglund.

Det är klart att det därför förekommer en stark kritik ute i landet mot transportpolitiken och transportförsörjningen. Det vore egendomligt annars. Den kritiken har också kommit till synes här i riksdagen genom det förhållandet att vi i detta betänkande nr 6 som angår trafikpolitiken har att behandla inte mindre än 24 olika motioner som begär åtgärder av olika slag på trafikpolitikens område. Det är en stor ökning. 1969 hade vi 11 motioner, och vi hade 10 motioner 1970. I år har vi mer än en fördubbling av antalet motioner. Det säger en del om det växande missnöjet.

Kritiken riktar sig ofta mot 1963 års trafikpolitiska beslut som sådant. Man resonerar så här, att om det nu finns så många brister, måste det vara fel på beslutet. I några av motionerna finns ett krav på upprivandet av 1963 års beslut. Detta krav finns också i den reservation som avgivits av vänsterpartiet kommunisternas representant i utskottet.

Men samtliga de fyra stora partierna som är representerade i utskottet är eniga om att de i allt väsentligt kan ansluta sig till 1963 års trafikbesluts grundläggande principer. Vi vill sannerligen inte ha tillbaka de detaljregleringar som fanns under tiden före 1963, då det t. ex. var förbjudet att ta med en arbetskamrat i bilen till arbetet och låta honom betala sin del av kostnaden. Vi vill alls inte komma tillbaka till en detaljreglering av det slag som fanns före 1963. Men det innebär inte att dessa fyra partier är nöjda med de nuvarande förhållandena.

I detta hänseende har det skett en mycket intressant förändring från november förra året. I november förra året när vi sist debatterade trafikpolitiken i den gamla andra kammaren var det inget parti som på det stadiet ville göra en framställning till regeringen. Nu vill samtliga partier begära nya åtgärder av regeringen genom skrivelse till Kungl. Maj:t. Vad vi skiljer oss i är frågan om vilka åtgärder som bör vidtas; att åtgärder skall vidtas är alla överens om.

Vad är nu anledningen till att det råder en så bred uppslutning bakom huvudprinciperna i 1963 års beslut? Ja, det är att beslutet inte bara innebär att varje trafikgren i princip skall svara för sina kostnader, att det skall råda konkurrens på lika villkor mellan de olika trafikgrenarna, utan också att det sägs ifrån att målet för trafikpolitiken skall vara att för landets olika delar trygga en tillfredsställande transportförsörjning till lägsta möjliga kostnader. Det är enligt min uppfattning inte principerna det är fel på utan tillämpningen.

Det är omöjligt att i ett så här stort ämne försöka göra någon bred översikt över trafikpolitikens problem. Jag skall därför ta ett par exempel

som kan belysa de svårigheter som finns.

Det har blossat upp en stor diskussion om vägtrafikens kostnadsansvar. I sin bok *Den ofärdiga trafikpolitiken* har Sten Westerberg sagt att de kostnader som bilismen orsakar samhället egentligen är 1 miljard kronor större än vad som nu kommer in skattevägen och att därför de skatter som drabbar bilismen borde höjas med 25 procent. Men han har inte stått oemotsagd. I en debatt i samband med en transportmässa nyligen, *Transport 71*, kritiserade Svenska vägföreningens direktör Arnold Torell dessa beräkningar. Jag har låtit riksdagens upplysningstjänst kontrollera de beräkningar som Vägföreningens direktör gjorde. Man har där funnit att de i allt väsentligt är korrekta; egentligen skulle Torell ha tagit upp ytterligare 21 miljoner kronor till sin fördel, men det är ju småsaker i detta sammanhang.

Torell påpekade i debatten att under budgetåret 1971/72 tar staten in 4 939 miljoner kronor från bilismen – då är givetvis inte momsens på bilar inräknad. De statliga utgifterna för vägar, trafiksäkerhet, bidrag till olönsamma busslinjer osv. utgör bara 2 646 miljoner kronor. Staten tar alltså in 4 939 miljoner kronor och ger ut 2 646 miljoner kronor.

Något motiv för ökade *statliga* skatter på bilismen kan inte finnas eftersom staten tar in över 2 000 miljoner kronor mer än den ger ut för dessa ändamål. Om det var så att finansminister Sträng kände stor glädje över Sten Westerbergs bok och trodde att han skulle kunna få motiv för att ta in ytterligare 1 miljard kronor i statsinkomster, blev han alltså besviken.

Nu finns det andra kostnader för bilismen. Statens, kommunernas och de enskildas utgifter för vägar osv. uppgår till ungefär 1,4 miljarder kronor. Om vi räknar in dem kommer vi till en utgift för bilismen för stat, kommuner och enskilda på 4 miljarder kronor. Men man tar alltså fortfarande ut 900 miljoner kronor mer i skatt än vad som går ut till de samlade statliga och kommunala utgifter som har direkt med bilismen att göra.

Nu finns det en faktor till, nämligen trafikolyckorna. Deras samhälls-ekonomiska kostnader vet man inte så mycket om, men man har beräknat att de skulle utgöra minst 2,5 miljarder kronor. Vi får tillfälle att diskutera den saken närmare om någon vecka, när vi skall ta upp trafiksäkerhetsfrågorna till debatt i riksdagen. Men från 2,5 miljarder kronor räknar Westerberg av ungefär 1 miljard kronor som betalas in i försäkringspremier. Bilismen skulle alltså enligt detta något korrigerade räknestycke "bli skyldig" ca 0,5 miljarder kronor, alltså hälften så mycket som Westerberg säger. Nu finns det också andra kostnader. Man kan räkna in miljökostnader; dem har varken Torell eller Westerberg med i kalkylen, men det bör ju övervägas.

Men även om man skulle komma fram till den kalkylen att det är 500 miljoner som fattas per år, så är det inte alls säkert att de i sin helhet skall betalas av bilismen. När man i en sådan här kalkyl för in de samhälls-ekonomiska kostnaderna och går utöver det rent företagsekonomiska begreppet, måste man ju fråga sig om inte mot detta kan ställas någon *nytta* som bilismen gör samhället och som inte finns med i kalkylen. Dessutom kan man alltid diskutera om samtliga kostnader för olycksfall skall

betalas av bilarna. Bilisterna vållar inte samtliga trafikolyckor. Ovarsamma fotgängare och cyklister kan ju vara vållande till trafikolyckor där bilisterna inte har något ansvar.

Vi ser alltså här, herr talman, att åtta år efter det att det trafikpolitiska beslutet togs — då man slog fast att varje trafikgren skall bära sina kostnader — finns det här i den offentliga diskussionen från två håll, båda mycket seriösa och vederhäftiga, uppgifter som går rakt mot varandra. Och det är ingen akademisk diskussion. Den har ju en direkt inverkan på de skatter som bilisterna skall betala här i landet. Är det inte ganska egendomligt att man så lång tid efteråt inte vet vad bilismens och vägtrafikens kostnader är?

Man tillsatte en utredning för det här ändamålet år 1966. Den har ännu inte kommit fram till ens några preliminära slutsatser, och den kan inte säga när den blir färdig med sitt arbete. Utredningens nye ordförande har gjort en föredragning inför trafikutskottet och meddelat att man ännu inte haft några diskussioner i utredningen om de problem som jag här har berört. Man kan alltså inte på 1 000 miljoner kronor när ange de kostnader som vägtrafiken har och som bör bäras av bilismen.

Westerbergs bok är ett mycket intressant och värdefullt bidrag till debatten, men den innebär ju inte att frågan är löst. Det är därför, herr talman, jag tycket det är angeläget att vägstadsutredningen forcerar sitt arbete, får en tidsplan för färdigställandet av arbetet och får en sekreterare som helt kan ägna sig åt utredningen. Det har ännu inte varit fallet under de över fem år som utredningen har arbetat. Jag yrkar, herr talman, därför bifall till reservationen 1, som innebär bifall till folkpartiets partimotion och till en motion som är väckt av några socialdemokratiska ledamöter av kammaren.

Jag tycker att Vägförningens direktör Arnold Torell har gjort debatten en stor tjänst då han har fäst uppmärksamheten på att om det över huvud taget skall bli några ökade skatter på bilismen — och det är långt ifrån klarlagt — så är det inte finansministern som skall få behålla och använda inkomsterna, utan det är de landsting och kommuner som får bära en så stor del av kostnaderna. Kostnaderna för trafikolyckorna belastar ju i mycket stor utsträckning just landstingen och även kommunerna.

Herr talman! Jag har utförligt uppehållit mig vid den här frågan därför att jag tycker att den ger en god belysning av de svårigheter som den nuvarande trafikpolitiken brottas med. Jag skall nu ta ett annat problem, som jag nämnde inledningsvis, nämligen järnvägsnedläggningarna. Men låt mig innan jag går in på det, herr talman, bara säga ett par ord beträffande trafikutskottets betänkande nr 5 som vi behandlar i det här sammanhanget.

Det betänkandet gäller nedskrivning av SJ:s statskapital och befrielse från en del pensionskostnader som SJ företagsekonomiskt inte bör bära. Det har rätt enighet i utskottet om att detta är en bra åtgärd, och utskottet har enhälligt tillstyrkt det. Man får emellertid inte överdriva betydelsen av denna åtgärd i praktiken. Det är en bokföringsmässig städning i första hand. Om vi nedskriver det kapital på vilket man kräver förräntning med 1 000 miljoner kronor innebär inte det att SJ får några

pengar, men det har som sagt en viss betydelse, och på den punkten är vi enhälliga.

Men låt mig nu ta upp frågan om järnvägsnedläggningarna. För närvarande är det bara 45 procent av järnvägsnätet som kan räknas som lönsamt och på denna del – mindre än halva järnvägsnätet – går 93 procent av trafiken. Staten betalar emellertid en kollektivbiljett på cirka en kvarts miljard kronor för de delar av det olönsamma järnvägsnätet där man av sociala och regionalpolitiska skäl anser att trafik skall förekomma. Just nu gör man förberedelser för att lägga ned ungefär hälften av det olönsamma nätet – över 3 000 kilometer – och SJ ämnar undersöka ytterligare 1 300 kilometer.

När det gäller frågan om man skall lägga ned en järnväg eller t. ex. persontrafik på en järnväg gör SJ en lönsamhetskalkyl på banorna. Om den blir negativ föreslår SJ nedläggning efter samråd med olika myndigheter och organ. Jag tycker att det är alldeles riktigt att SJ gör en sådan kalkyl från företagsekonomiska utgångspunkter. Jag tillhör inte dem som kritiserar statens järnvägar för att man gör en företagsekonomisk kalkyl för de olika bandelarna. Jag tror att det är mycket bra, därför att på det sättet får man en mätare på effektiviteten inom verksamheten. Jag vill emellertid säga att principerna för dessa kalkyler kan diskuteras. Jag tror för min del att den företagsekonomiska kalkylmetodiken behöver ses över och jag antar att utskottsmajoriteten delar den uppfattningen. Men påtagligt är att vid en dylik företagsekonomisk kalkyl, som vi är överens om skall finnas, saknas bl. a. beräkningar av ökade olycksfallsrisker och miljöskador, av möjligheterna att upprätthålla ett tillfredsställande vägnät och transportförsörjning på längre sikt liksom allmänna sociala och regionalpolitiska synpunkter. Regeringen har förbehållit sig rätten att besluta om nedläggningarna, därför att man skall kunna ta med också dessa andra faktorer i bilden. Den tanken ligger för övrigt redan i 1963 års beslut.

Jag menar givetvis inte att man skall resa motstånd mot varje järnvägsnedläggning. Det vore felaktigt. Om en bandel uppenbart är mycket olönsam och man kan ordna en fullt tillfredsställande ersättnings trafik på längre sikt är det klart att en nedläggning av järnvägen kan komma i fråga. Men det som är angeläget är att beslut fattas först sedan man bedömt frågan inte bara från företagsekonomiska utan också från sociala, regionalpolitiska och samhällsekonomiska synpunkter. Oron i många kretsar inför nedläggningarna beror i första hand på att några grunder, efter vilka beslut fattas av regeringen i dessa fall, inte har redovisats och att ersättningstrafiken har en tendens att försvinna efter en tid – när rälsen är uppbruten och beslutet om nedläggning inte kan ändras. Jag tror att utskottets ledamöter är helt överens om att man skall iaktta stor försiktighet när det gäller järnvägsnedläggningar, men jag vill för min del lägga till att det är nödvändigt att vi snarast får mer utarbetade riktlinjer på detta område.

Herr talman! Om kommunikationerna i allmänhet är samhällets strykpojke är busstrafiken det i särskilt hög grad. Också här har vi en utredning som hållit på en orimligt lång tid och som stått i vägen för vettiga beslut. För olönsamma järnvägar finns det ett anslag på ca en

Torsdagen den
13 maj 1971

*Den statliga trafik-
politiken m. m.*

kvarts miljard, för olönsamma busslinjer bara 12 miljoner. Vi hade väntat ett förslag till förbättring vid årets riksdag. Nu hoppas jag att kommunikationsministern kan bekräfta att ett sådant förslag kommer nästa år. Det har trafikutskottet enhälligt begärt. Det vore värdefullt att få en bekräftelse på att det också kommer ett sådant förslag. Busstrafiken befinner sig i en akut krissituation, där omedelbara åtgärder är nödvändiga, men det behövs också en mera långsiktig planering.

Herr talman! Jag har bara nämnt några exempel på områden där det är angeläget att få en översyn av trafikpolitiken till stånd. Det är ju inte på något sätt anmärkningsvärt att en sådan översyn är nödvändig. Det har hänt så oerhört mycket i samhället sedan år 1963, då det här beslutet fattades. Vi har sett en explosionsartad utveckling av bilismen. En helt ny syn på regionalpolitiken håller på att växa fram, delvis föranledd av den kraftiga omstruktureringen i samhället. Om vi nu finner att de grundläggande principerna i 1963 års beslut är riktiga – och det är de flesta i den här kammaren överens om – så finns det i alla fall anledning att se över fullföljandet av principerna. Det är dock så – jag antar att kammaren delar den uppfattningen – att vi inte har en tillfredsställande transportförsörjning i landets olika delar för närvarande, och målsättningen för 1963 års trafikpolitiska beslut var ju att vi skulle få en sådan.

Enligt folkpartiets och centerpartiets partimotioner bör en parlamentarisk kommitté få i uppdrag att företa en översyn av trafikpolitiken och framlägga de förslag som kan föranledas av det. Utskottsmajoriteten har i stället valt att låta den trafikpolitiska delegationen få ett utvidgat mandat och viss ändring i sammansättningen. Delegationen skulle få till uppgift att utvärdera och följa upp de trafikpolitiska åtgärderna, aktivt medverka i en samordning av utredningsarbetet och överväga behovet av ytterligare åtgärder. Delegationen skall också kunna avge förslag till Kungl. Maj:t.

Herr talman! Jag anser att den trafikpolitiska delegationen har en viktig uppgift att fylla. Den har en allsidig sammansättning och den bör fortsätta sin verksamhet – gärna vara litet mer aktiv än tidigare. Jag har emellertid kommit till den övertygelsen att det inte är lämpligt att ytterligare belasta den med det uppdrag som det här är fråga om. Skall en översyn av fullföljandet av 1963 års trafikpolitiska målsättning äga rum skulle det behövas en så markant förändring av delegationens uppgifter, att det ursprungliga syftet med tillsättandet av delegationen inte skulle kunna uppfyllas.

Därtill kommer att dåvarande kommunikationsministern redan år 1965 aviserade tillsättandet av en parlamentarisk utredning så snart vägkostnadsutredningen är färdig. Jag antar att nuvarande statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet är beredd att uppfylla detta löfte att man skall få en parlamentarisk utredning som skall bearbeta vägkostnadsutredningens resultat. Då menar vi reservanter att den lämpliga tidpunkten för att tillsätta denna utredning är just nu. En utredning skall komma till stånd; jag förutsätter att kommunikationsministern där uppfyller sin företrädares löfte. Det tar alltid tid för en utredning att komma i gång – det har vi många erfarenheter av. Den behöver en ganska lång tid för förberedelsearbete – och det vore lämpligt att tillsätta denna utredning nu. Den kunde börja sitt förberedelsearbete, den kunde under

hand få material från vägkostnadsutredningen som nu i alla fall — enligt vad den meddelat — kommer att börja publicera saker redan i år, den kunde samråda med den trafikpolitiska delegationen och få del av dess erfarenheter och den kunde också ha kontakter med andra utredningar och göra den översyn som vi föreslår.

Det är med den motiveringen, herr talman, som jag yrkar bifall till reservationen 2 a, som herr Sellgren och jag har avgivit.

Jag vill också yrka bifall till reservationen 3 utan att här ange några motiveringar för detta; herr Sellgren avser att i sitt anförande ta upp bl. a. den punkten.

Sedan vill jag avslutningsvis säga några ord om vårt förslag om ett forsknings- och utvecklingsbolag för kollektivtrafikteknik, ägt gemensamt av stat, intresserade kommuner och industrier.

Det är oerhört viktigt att vi i våra bekymmer över dagens trafikproblem inte glömmer bort de krav som framtiden kommer att ställa. På olika håll bedrivs forsknings- och utvecklingsarbete beträffande ny trafikteknik, men tyvärr lider det arbetet av brist på resurser. Vi anser det angeläget att det arbetet samordnas och får tillräckliga medel till sitt förfogande. Enligt vårt förslag skulle ett sådant bolag i första hand ta upp tre projekt, nämligen 1) snabbtåg för SJ, 2) spårtaxisystem för de större städernas centrala delar och 3) korthållsflygplan för trafikförsörjningen av inre Norrland och andra områden med gles bebyggelse. Dessa tre projekt kan synas vara ganska olika, men de har det gemensamt att de fyller stora samhälleliga behov, att dessa behov inte överlappar varandra, att de har många tekniska delproblem gemensamma och därför så att säga kan stötta varandra i utvecklingsskedet samt att de dessutom är av sådan storleksordning att endast samhället kan tänkas ha intresse av och resurser för att uppträda som beställare. Jag tycker att detta är ett område som lämpar sig särskilt väl för samarbete mellan statliga, privata och kommunala intressen.

Utskottsmajoriteten har varit mycket positiv till förslaget. Svenska utvecklings AB — ett statligt företag — har också en positiv inställning till tanken, enligt den promemoria som utskottet har fått ta del av och som även redovisas i utskottets betänkande. När vi från folkpartihåll har valt att reservera oss och begära en skrivelse till Kungl. Maj:t är det bara för att vi menar att denna fråga är så viktig att vi vill understryka dess vikt ytterligare genom att bringa den till Kungl. Maj:ts kännedom. Även denna fråga kommer emellertid från vårt håll att närmare behandlas av herr Sellgren. Jag skall därför inte säga mer på den punkten utan yrkar bifall också till reservationen 4.

I detta anförande instämde herrar Westberg i Ljusdal, Hamrin, Taube och Jonsson i Alingsås (samtliga fp).

Herr MAGNUSSON i Kristinehamn (vpk):

Herr talman! I sitt betänkande har trafikutskottet i allt väsentligt kunnat ansluta sig till de för 1963 års trafikbeslut grundläggande principerna. Man vill ge landets olika delar en tillfredsställande transportförsörjning i former som även tillgodoser kraven på effektivitet och

Torsdagen den
13 maj 1971

*Den statliga trafik-
politiken m. m.*

kostnadsansvar hos trafikföretagen. Det sistnämnda får anses vara ett understrykande av att man anser tillämpningen av 1963 års beslut vara en förutsättning för en förbättring av trafikpolitiken i den riktning som anges i utskottets betänkande. Detsamma gäller också folkpartireservationen, vilket har framgått av herr Gustafsons i Göteborg inlägg.

Inte minst de många motionerna till årets riksdag vittnar om det stora intresse som trafikpolitikens utformning här i landet omfattas med. I tidningsskrivier och uttalanden från fackliga och politiska organisationer — detta gäller såväl centerorganisationer som socialdemokratiska organisationer eller hela partidistrikt och vpk-organisationer — samt i motioner från fackföreningar till fackliga kongresser har framförts synpunkter som mestadels är mycket kritiska mot utvecklingen på detta område. Särskilt är det nedläggningen av bandelar och stationer samt nedläggningen av busslinjer som har bidragit till alla de kritiska synpunkterna. SJ:s taxepolitik har också kritiserats, och man har från många håll menat att de statliga trafikföretagen inte skall drivas utifrån företagsekonomiska grunder.

Det har alltså funnits en stark opinion mot 1963 års trafikpolitiska beslut som ett väsentligt inslag i den intensiva trafikdebatt som ägt rum. Vi har ju också exempel på att ledamöter av riksdagen, som varit med om att fatta detta beslut, efteråt har sagt att om de hade vetat vad beslutet innebar så skulle de inte röstat på det sättet. Och hos allmänheten finns det tydligen en ganska spridd uppfattning om att riktlinjerna för 1963 års beslut borde omprövas eller i varje fall överses för att man skall kunna åstadkomma en korrigeringsresultat som beslutet lett till.

I 1963 års beslut angavs målsättningen vara en tillfredsställande transportförsörjning för landets olika delar. Nu har det väl blivit uppenbart att man inte lyckats med detta, och det är väl också här som kritiken starkast skjutit in sig, vilket framgår av de många motionerna. Det har framhållits i motioner från alla partier — det kan jag nog påstå — att hänsyn bör tas till sociala, närings- och lokaliseringpolitiska behov, att totala samhällsekonomiska bedömningar bör göras osv. Det enligt min uppfattning anmärkningsvärda är att även de som säger sig acceptera 1963 års beslut — vars bärande principer ju är kravet på kostnadsansvar, lönsamhet och fri konkurrens trafikföretagen emellan — nu förespråkar ingripanden i dessa principer vid trafikpolitikens fortsatta utformning.

Det har anförts att felet med 1963 års beslut inte är beslutet som sådant utan tillämpningen av detsamma. Härvid har främst åberopats det förhållandet, att bilismen inte betalar de kostnader den förorsakar samhället, vilket bl. a. bringat SJ i ett ogynnsamt konkurrensförhållande. Men det har också påpekats, att intentionerna från 1963 års beslut beträffande lastbilstrafiken inte heller har uppfyllts; genomförandet av den s. k. tredje etappen har ju uppskjutits, vilken skulle innebära fritt fram för lastbils- och traktortågstrafiken. Det är således förutsättningarna för förverkligandet av en verkligt fri konkurrens som inte har realiserats, och det är dessa som måste realiserats för att man skall kunna tala om en riktig tillämpning av 1963 års beslut.

I vår motion till årets riksdag har vi dragit den slutsatsen, att en genomgripande omprövning av riktlinjerna för trafikpolitiken och där-

med av 1963 års beslut är nödvändig för att åstadkomma de resultat som efterlyses från olika håll. Det kan inte bara vara i tillämpningarna av beslutet som det brister, en omprövning måste som sagt väsentligt gälla riktlinjerna som sådana.

Vi utgår ifrån att befolkningens och de olika landsdelarnas försörjning med goda kommunikationer i första hand måste vara en samhällselig angelägenhet. Trafikpolitikens utformning måste vara inriktad på att främja regionalpolitiska målsättningar och strävanden. Den måste vara en organisk del av en verklig riksplanering. Sociala hänsynstaganden kan då inte bara ta sig uttryck i att regering och riksdag träder in för att upprätthålla trafiken på vissa olönsamma bandelar eller vidtar andra åtgärder; dessa hänsyn måste också prägla trafikföretagens åtgärder inom respektive trafikområde. Principen om lönsamhetskrav motverkar möjligheterna för dem att ta dessa hänsyn.

Ett uttryck för den synen kan man finna i SJ:s remissyttrande över Vägplan 70, där SJ just pekar på det anmärkningsvärda förhållandet, enligt deras sätt att se, att vägplanutredningen i sina prognoser tagit hänsyn till rent samhällsekonomiska behov. Det kommer också till synes i SJ:s egna åtgärder. Både vad gäller nedläggning av bandelar, indragning av tågförbindelser och planering av tågtrafiken i stort gäller att man utgår helt från de företagsekonomiska aspekterna, inte från vad som bäst skulle gagna den bygd man trafikerar. Det är t. ex. alldeles påtagligt hur SJ:s arrangemang beträffande persontrafiken gynnar människor som redan har relativt väl ordnat med resemöjligheter, medan däremot områden med redan förut bristfälliga kommunikationer i regel får dessa ytterligare försämrade. Vi menar också att de statliga trafikföretagen i dessa sammanhang borde ha en mer kontinuerlig kontakt med länsstyrelser och kommuner om trafikförsörjningens problem. Den frågan har för övrigt diskuterats tidigare i dag i en interpellationsdebatt.

Vi anser vidare att största möjliga försiktighet bör iakttas vid nedläggandet av bandelar.

Herr Gustafson i Göteborg har redan redogjort för SJ:s planer på nedläggning av olika trafiksvaga linjer under de närmaste tre åren liksom för övervägandena inom departementet och de nedläggningsbemyndiganden som redan föreligger. Jag kanske inte skall dra dessa uppgifter igen. Jag vill bara påpeka att det förekommer en ganska omfattande verksamhet på detta område. Jag har fått dessa uppgifter – jag tror att det är samma uppgifter som herr Gustafson i Göteborg återgav – från en uppsats av studerande vid universitetsfilialen i Karlstad. I denna uppsats redovisades en granskning av SJ:s utredning rörande Fryksdalsbanan. Sådana här nedläggningshot skapar stora problem för den lokala befolkningen. I Fryksdalen har hotet om nedläggandet av persontrafiken på Fryksdalsbanan väckt en mycket stark lokal opinion.

Men förslag om nedläggning av bandelar har också andra konsekvenser, t. ex. lokaliseringpolitiska. Nedläggning av en järnväg stimulerar naturligtvis inte till lokaliseringar av företag till de områden som berörs. I en del fall har staten åtagit sig att med lokaliseringsstöd och etableringsfrämjande åtgärder stimulera till företagsamhet i dessa områden. Avsikten därmed är väl att nedläggningar av industriföretag och utflyttningen av

Torsdagen den
13 maj 1971

*Den statliga trafik-
politiken m. m.*

människor skall motverkas. Men skall industrier och serviceorgan kunna etablera sig fordras godtagbara kommunikationer och godtagbara transportkostnader.

SJ:s affärsmässiga principer går enligt min mening stick i stäv mot de lokaliseringspolitiska strävandena. Kvarvarande trafik tvingas ut på många gånger hårt belastade vägar. Om SJ därigenom får ett bättre driftresultat är det troligt att utgifterna i stället ökar för stat och kommun på grund av ersättning till andra trafikmedel, ökade kostnader för underhåll av vägar och för vägtrafiken osv.

En annan sak är att effekterna av bannedläggningar aldrig blivit utredda. En tidigare kommunikationsminister anförde på Järnvägsmannaförbundets kongress 1969, att det fanns intresse hos en forskare – professor Sven Godlund – att göra en sådan utredning. Någon sådan har ännu inte kommit till stånd.

Det är emellertid alldeles givet att de sociala och samhällsekonomiska bedömningarna i hög grad kommer in i sådana här sammanhang, och det borde vara av intresse att närmare få utrett på vilket sätt en järnvägsnedläggning påverkar bygdens liv i fortsättningen.

Nu är det ju klart att om underlaget av resande är mycket svagt och i övrigt inte tillräckligt starka skäl talar för ett upprätthållande av trafiken, så kan en nedläggning inte undvikas. Vad som då är nödvändigt – och det har vi, som herr Gustafson i Göteborg påpekade, varit överens om i utskottet – är att man får till stånd ersättningstrafik som dels gör skäl för namnet, dels inte är av tillfällighetsbetonad karaktär.

När jag nu är inne på frågan om järnvägsnedläggningar skulle jag med några ord vilja rikta uppmärksamheten på ett förhållande som särskilt de SJ-anställda betraktar som mycket anmärkningsvärt. De anser att vid en bedömning av en bandels lönsamhet alla transportmedel som tillhör SJ eller SJ:s dotterföretag bör medräknas; det måste ge en fullkomligt felaktig bild av SJ:s möjligheter när man får konkurrera med sig själv genom landsvägsbussar eller annan parallelltrafik, medan lönsamheten uteslutande beräknas på den spårbundna trafiken.

Den svällande biltrafiken upplevs av allt flera som ett mycket stort problem. Detta gäller särskilt den tunga trafiken, som ju sliter hårt på vägarna men också är till stort hinder för den övriga trafiken. Jag skall här inte gå in på någon statistik över hur bilismens andel i trafikarbetet har ökat. Sådana uträkningar finns i flera av motionerna. Jag vill bara konstatera att alla är väl medvetna om de många problem som följer med en ohämmad utveckling av bilismen. Bilen har naturligtvis kommit för att stanna och det är alldeles klart att den för många människor betyder ofantligt mycket för deras möjligheter till rekreation och omväxling från ett hårt arbete. Det är något som man kanske har anledning att tänka på när det nu talas så mycket om att kräva ut bilismens kostnadsansvar. Jag vill i det sammanhanget erinra om att det övervägande antalet redovisade uträkningar har visat att kostnaden för bilismen med en hel del miljarder kronor överstiger de avgifter bilismen betalar. Samtidigt måste man väl konstatera att bilismen i sig utgör ett oerhört slöseri med kapital. Det talas ibland om tomvagnsdragnings när det gäller tåg, men vad skall man säga om det förhållandet att en bil, som i regel är byggd för fyra, fem

personer, kanske till 90 procent — jag tar siffran ur luften — används av en person.

Vad vi tycker är nödvändigt är att stimulera den kollektiva trafiken. Därför får man med tillfredsställelse hälsa den utredning som kommunikationsministern har tillsatt och bara hoppas att den skall ge ett snabbt resultat. Inte minst i tätorter och i anslutning till tätorter kommer det orationella draget i bilismen till uttryck, och det är här helt nödvändigt att få till stånd en ändrad utveckling. Denna ter sig ännu angelägnare, om man beaktar de andrahandseffekter som följer med bilismen, såsom trafikolyckor, miljöförstöring osv. Vi tycker därför att det är nödvändigt att styra över trafiken till de kollektiva trafikmedlen. I det sammanhanget bör givetvis alla arbetsresor i tätorterna observeras men också den tunga trafiken som vi anser i större utsträckning bör styras över till järnväg.

Vi menar alltså att det i högre grad behövs planering i trafikpolitiken. Med olika åtgärder måste en styrning ske för att åstadkomma det ur samhällelig synvinkel bästa resultatet. För att nå dithän räcker det enligt min uppfattning inte med att via den sittande vägkostnadsutredningen och vad den kan komma att föreslå söka uppnå en konkurrens på mera lika villkor än som i dag gäller. Därmed är inte sagt att man inte skall försöka rätta till något av den ogynnsamma position som SJ befinner sig i gentemot bilismen. Den proposition om nedskrivning av SJ:s statskapital som vi också skall besluta om i dag är ju för övrigt ett steg på den vägen. Men jag är inte främmande för — och jag tror det finns opinion för detta — att ytterligare öka stödet till SJ. Det kan inte vara rimligt att låta ett stort trafikföretag arbeta under ett starkt lönsamhetskrav och samtidigt ha ett annat förhållande på andra områden.

Herr talman! Både i utskottets betänkande och i folkpartireservationen föreslås utredningar som skall överse och komma med förslag till trafikpolitikens fortsatta utformning. Också från vårt håll föreslås en utredning men då givetvis, mot bakgrunden av vad jag tidigare har sagt, med det uppdraget att även se över riktlinjerna för 1963 års trafikpolitiska beslut. Riktlinjerna bör omarbetas med tanke på att man i det trafikpolitiska handlandet skall kunna ta sociala hänsyn samt närings- och lokaliseringpolitiska hänsyn. I det sammanhanget bör också trafikföretagens möjligheter att agera utifrån sådana utgångspunkter observeras, givetvis vid behov i samverkan med ansvariga myndigheter.

Det finns självfallet en hel rad trafikpolitiska problem som jag här inte har berört, men som vi i utskottsdiskussionerna har varit inne på. Jag har mest velat uppmärksamma glesbygdsproblemen i detta sammanhang. Tätorternas trafikproblem växer emellertid även de och här finns det väl utrymme för mera djärva grepp; jag tror att det blir ofrånkomligt med sådana i framtiden. Just här finns det all anledning till forskning för att få fram smidiga och effektiva transportmedel som kan utgöra alternativ till privatbilismen. Trafikpolitiken måste ju utformas med tanke på människorna — och det gäller både dem som skall betjäna av den och dem som på annat sätt är berörda av den.

Med det anförda, herr talman, vill jag yrka bifall till reservationen 2 b i trafikutskottets betänkande nr 6.

Torsdagen den
13 maj 1971

*Den statliga trafik-
politiken m. m.*

Herr BRUNDIN (m):

Herr talman! Redan i årets remissdebatt var vi åtskilliga talare som uppehöll oss vid att trafikpolitiken tilldragit sig ett allt större allmänt intresse, bl. a. på grund av att man har en otillfredsställande transportförsörjning i stora delar av landet.

Den kritik som framförts har enligt vår mening kommit att felaktigt inriktas mot 1963 års trafikbeslut. Vad som kan kritiseras är tillämpningen av det beslutet med de preciseringar därav som gjordes av 1969 års riksdag.

Utskottet framhåller i sitt betänkande att det är väsentligt att resultaten av de pågående utredningarna, bl. a. vägkostnadsutredningen, får ligga till grund för den praktiska detaljutformningen av trafikpolitiken. Utskottet framhåller också det angelägna i att dessa utredningar fullföljs med skyndsamhet. Detta uttalade även 1969 års riksdag.

När föredragningar i utskottet gett vid handen att det mycket komplicerade utredningsarbetet forceras, har vi i moderata samlingspartiet inte funnit anledning att biträda herrar Gustafsons i Göteborg och Sellgrens reservation 1, i all synnerhet som vi tycker att utskottets skrivning är stark i kraven på att utredningarna skall påskyndas.

I reservationen 2 a har samma reseranter yrkat på tillsättande av en parlamentarisk kommitté som skulle få i uppdrag att företa översyn av trafikpolitiken och framlägga de förslag som föranleds härav.

Nu är det emellertid så, att en parlamentarisk kommitté kan lämpa sig väl för en politisk utvärdering av ett färdigt allsidigt utredningsmaterial. Tiden är emellertid – tyvärr, kan jag väl säga – inte inne för en sådan utvärdering. Det som nu är angeläget är att något trafikpolitiskt expertorgan dels följer och studerar de trafikpolitiska åtgärdernas verkningar, dels aktivt samordnar de pågående utredningarna, som till största delen är av komplicerad teknisk-ekonomisk karaktär. Därför har vi funnit det rimligt att den sedan några år verksamma trafikpolitiska delegationen får denna uppgift och att dess sammansättning med hänsyn till detta utvidgade mandat kompletteras på ett lämpligt sätt.

Som vi ser det föreligger det ingen skillnad mellan utskottsmajoritetens syfte i dess skrivning och reseranternas syfte med reservationerna 1 och 2 a; skillnaden ligger väsentligen i formuleringar och metoden för att nå syftena. Jag tror att de syftena tillgodoses bäst genom att man stöder utskottets hemställan, till vilken jag därför yrkar bifall.

Herr DAHLGREN (c):

Herr talman! Jag vill beteckna det utskottsbetänkande som i dag föreläggs kammarens ledamöter som den mest glädjande händelsen sedan 1963 års trafikpolitiska beslut fattades. Under de år som förflutit sedan dess har det vuxit fram en kraftig opinion. Den har till en del grundats på dålig vetskap om innebörden av det trafikpolitiska beslutet, men har också haft ett verklighetsunderlag i den försämrade trafikservice som blivit ett faktum på många orter i landet. Herr Glimné har ju under frågestunden i dag lämnat ett drastiskt exempel på hur nonchalant SJ behandlar nedläggningen av en busslinje. Det är sådana åtgärder som

skapar oro och otrygghet. Att trafikpolitiken är i allra högsta grad aktuell visar inte minst dagens debatt där så många talare är anmälda. I och för sig är detta naturligtvis en spegling av hur medborgarna ute i samhället upplever trafikpolitiken.

Det är glädjande att nu i detta utskottsbetänkande finns en majoritets-skrivning som klart markerar en vilja att hålla fast vid 1963 års beslut men att i dess tillämpning synkronisera trafikpolitiken med 1970-talets samhälle. Jag konstaterar att utskottets majoritet nu betonar nödvändigheten av *en effektiv samordning* mellan trafikpolitik och regionalpolitik, syftande till en *positiv* befolknings- och näringslivsutveckling i landets olika delar.

Utskottets majoritet säger vidare att de väldiga investeringar som krävs på grund av den kraftiga koncentrationen av befolkningen till storstads-regionerna *inte* får innebära att vägupprustningar i andra delar av landet eftersättes. Dessutom slår utskottet återigen fast att *stor* försiktighet skall iakttas med ytterligare järnvägsnedläggningar och att, om sådana trots allt måste ske, ersättningstrafik skall ordnas.

Utskottet tar också upp frågan om den olönsamma busstrafiken *liksom angelägenheten av en samordning* mellan järnvägarnas zontaxor och järnvägarnas och postverkets busslinjetaxor.

Vad jag här har återgivit av utskottets betänkande är, om jag fattat rätt, direktiv och målsättningar för ett samordnings- och utvärderings-arbete. Utskottets majoritet har funnit att den existerande trafikpolitiska delegationen – bestående av representanter för näringslivet och transportföretagen, fackföreningsrepresentanter, experter och parlamentariker – skulle kunna vara ett lämpligt organ för att följa upp de trafikpolitiska frågorna enligt utskottets målsättning. Jag vill i det sammanhanget erinra om att utskottet betonat nödvändigheten av att trafikplaneringsutredningen som har att göra upp modeller för den regionala trafikplaneringen *skall arbeta i nära samverkan* med den trafikpolitiska delegationen. Härigenom har utskottets majoritet tillfört trafikplaneringsutredningen betydande sakkunskap och ett forum där trafikplaneringsutredningen kan testa sina förslag, innan den går till ett slutligt ställningstagande.

Man kan beklaga att det inte uppnåtts full enighet i utskottet, men bakom utskottet står dock en stark politisk majoritet som visat en vilja att i samförstånd lösa problemen och utvärdera transportpolitiken. Studerar man exempelvis reservationen nr 2 a finner man att den i sak inte innehåller någonting annat än vad utskottets majoritet nu föreslår riksdagen att besluta. Skillnaden är att reservanterna inte tilltror trafikpolitiska delegationen kraft att lösa frågorna utan i stället vill ha en helt parlamentarisk kommitté. Nu säger herr Gustafson i Göteborg att det alltid tar lång tid för en utredning att komma i gång med sitt arbete. Ja, det är en av anledningarna till att vi valt att lägga arbetet på den redan existerande trafikpolitiska delegationen.

För centerpartiets del har vi accepterat den trafikpolitiska delegationen, trots att vi i en partimotion krävt en parlamentarisk kommitté. Vi har kunnat göra detta, eftersom vi funnit att den trafikpolitiska delegationen nu får ett utökat mandat och direktiv för sitt arbete. Enligt

centerpartiets mening är det dessutom en fördel att parlamentariker tillsammans med näringslivets, transportföretagens och arbetstagarnas representanter *gemensamt i delegationen* nu får försöka att lösa de här frågorna. Det är självklart att vi kommer att följa delegationens arbete med uppmärksamhet.

Vad gäller reservation 1 beträffande vägkostnadsutredningen har utskottet påpekat att det är angeläget att denna utredning liksom andra utredningar bedriver sitt arbete med största möjliga skyndsamhet. Reservanterna vill dessutom ha en tidsplan för att utredningen snabbt skall komma fram med sitt resultat. Vägkostnadsutredningen har visserligen arbetat i fem år och kan ännu inte med säkerhet säga när ett slutbetänkande är att vänta, men jag har ett bestämt intryck av att utredningen egentligen inte skulle behöva påskyndas på det sätt som angivits i reservationen.

Bilskatteutredningens betänkande från hösten 1969, med titeln Fordonsbeskattningen, har efter vissa justeringar lett fram till ett beslut i riksdagen att omfördela skatterna på den tunga trafiken. Det var kostnadsansvarighetsprinciperna som motiverade detta, och de skatter som bestämdes gjordes beroende av fordonens axel- och boggietryck samt bruttovikt. Man konstaterade hur axel- och boggietryck inverkade på kostnaderna för både vägbyggande och vägunderhåll, och så anpassade riksdagen skatterna därefter.

Genom att detta har åstadkommit för de tunga fordonen, alltså för både lastbilar och bussar, har vi enligt min mening redan kommit en bra bit på väg mot ett kostnadsansvar. Det är viktigt vid bedömningen av godstransporter på väg och järnväg. Detta är något som vänsterpartiet kommunisternas företrädare helt tycks bortse ifrån när han i reservation nr 2 b talar om att "den tunga lastbilstrafiken inte har fått arbeta under ett starkt lönsamhetskrav".

Jag vill inte att vi för bilismen i dess helhet skall undandra oss en seriös diskussion om kostnadsansvar, men jag hävdar att ett gott utredningsmaterial är bättre än ett material som framkommit på ett sådant sätt att det på grund av tidsnöd kan vara behäftat med allvarliga grundfel. Med hänvisning till vad jag sagt om de redan beslutade höjda skatterna för den tyngre trafiken menar jag att det är ingen riksolycka om vägkostnadsutredningen får den tid på sig som den behöver för att lägga fram ett objektiva material, som skall utgöra grunden för en seriös debatt om bilismens kostnadsansvar.

Jag yrkar därför, herr talman, bifall till trafikutskottets betänkande nr 6 i dess helhet.

I detta anförande instämde herrar Persson i Heden, Torwald och Håkansson (samtliga c).

Herr MAGNUSSON i Kristinehamn (vpk) kort genmäle:

Herr talman! Jag opponerar mig litet grand när herr Dahlgren säger att opinionen mot trafikpolitiken ute i landet grundats på dålig vetskap om de trafikpolitiska realiteterna. Det kan naturligtvis vara sant till viss del — jag vill inte bestrida påståendet — men jag tror att man skall iaktta en viss

försiktighet i detta hänseende.

Det är väl också så att ute i landet finns den uppfattningen att de riksdagsmän som var med om att fatta 1963 års beslut inte då kände till vad de egentligen beslutade om. Jag kan ta ett citat ur Vimmerby Tidning från år 1969, där man säger: "Sanningen är att detta viktiga beslut om trafiken, vägarna och den statliga verksamheten ramlade igenom i riksdagen utan att partierna orkade sätta sig in i de många frågorna. Sedan beslutet väl är fattat så ville inte riksdagsmännen tala om saken – de visste då vilket dumt beslut de varit med om."

Detta är kanske överdrifter, men det finns visst stöd för just den här tanken och för det här påståendet hos de riksdagsmän som själva har sagt att de inte var riktigt klara över vad de fattade beslut om. Bland dem finns, om jag inte misstar mig, också partikamrater till herr Dahlgren. Jag tror alltså att vi skall iakttä en viss försiktighet när det gäller att döma ut den opinion som finns ute i landet beträffande trafikpolitiken.

I frågan om att vi inte tagit någon hänsyn till lastbilstrafikens kostnadsansvar i vårt reservationsyttrande vill jag bara peka på att det är en faktor som är mycket svår att komma till rätta med. Jag är väl medveten om att lastbilstrafiken har pålagts ytterligare skatter, men det sägs ju i de seriösa utredningar som redovisas att det är svårt att fastställa arten av just den tunga trafikens kostnadsansvar därför att den sliter vägen mycket hårdare än vad privatbilismen i övrigt gör. Det är alltså ingen lätt fråga.

Herr GUSTAFSON i Göteborg (fp) kort genmäle:

Herr talman! Herr Dahlgren framhöll vissa målsättningar i trafikpolitiken som var gemensamma för majoriteten. De målsättningar som han nämnde är också gemensamma för oss som står under reservationen 2 a.

Vad är det då som skiljer de här aktstyckena åt? Det är för det första att i reservationen 2 a finns på s. 19 en kritik av den nuvarande trafikpolitiken. Väginvesteringarna har inte kunnat ske enligt uppgjorda vägplaner. Väganslagen släpar efter. Indragning av tåg, nedläggning av stationer och bandelar har skett utan att en tillfredsställande ersättnings- trafik kunnat ordnas på längre sikt. I fråga om busstrafiken är bristerna särskilt iögonfallande.

Att centerpartiet håller med om detta tvivlar jag inte ett ögonblick på ty det står i centerpartiets partimotion, men jag skulle vilja ställa frågan till utskottets vice ordförande, som också representerar majoriteten: Är herr Mellqvist med på det?

Vidare finns i reservationen en begäran om översyn av trafikpolitiken. Att centerpartiet är med om det tvivlar jag inte ett ögonblick på, ty det står i centerpartiets partimotion. Men jag skulle vilja fråga herr Mellqvist: Är herr Mellqvist med på detta?

Sedan har vi frågan om vägstyckets utredningen. Jag tycker faktiskt den är angelägen i ett läge då vi har så motstridiga uppgifter som jag nyss refererat i mitt anförande. Det hade varit synnerligen angeläget att denna utredning hade arbetat med full fart från början och inte under lång tid fått driva omkring utan att ha styrfart ens i arbetet. Nu har den tagit sig

Torsdagen den
13 maj 1971

*Den statliga trafik-
politiken m. m.*

samman – det är sant – men jag tror det är viktigt att utredningen verkligen påskyndas och får en tidsplan.

Till sist vill jag ta upp frågan om trafikpolitiska delegationen. Man säger att en utredning tar lång tid och att man därför väljer trafikpolitiska delegationen för denna uppgift. Jag anser att den skall fortsätta sitt arbete och även gärna intensifiera det, eftersom det har varit ganska långt mellan sammanträdena den sista tiden. Men vi skall ju enligt vad förutvarande kommunikationsministern sade få en parlamentarisk utredning. Om det tar lång tid för en utredning att sätta i gång, låt den då börja ju förr dess hellre!

Herr DAHLGREN (c) kort genmäle:

Herr talman! Jag vill naturligtvis inte säga till herr Magnusson i Kristinehamn att han inte kan 1963 års trafikpolitiska beslut, men det var ändå så att det beslutet byggde på fri konkurrens, kostnadsansvar och en tillfredsställande transportförsörjning för landets olika delar. Vi menar att detta är grundläggande, men att det *i tillämpningen* inte har följts upp, och vi tror, att vi nu kan åstadkomma det genom majoritetens skrivning här i dag.

Jag vill också säga till herr Magnusson i vad gäller fordonsbeskattningen på den tyngre lastbilstrafiken att det ändå är så att ett skogsbilsekipage som tar 40 ton får en ökning av skattebelastningen från 30 000 till 40 000 kronor genom de beskattningar som beslöts förra året. Jag tycker att det är en betydande skattehöjning. Detta täcker in en hel del av det kostnadsansvar som bilismen självklart skall ta. Utredningen om fordonsbeskattningen, som lade grunden till det beslutet, hade en intim kontakt med vägkostnadsutredningen, och det resultat man kom fram till var ett gemensamt arbete.

Till herr Gustafson i Göteborg vill jag säga att jag ju också framhöll att det i sak inte skiljer någonting mellan reservationen 2 och utskottsmajoritetens skrivning. Det är fråga om en gemensam målsättning. Skillnaden var främst att herr Gustafson ville ha en parlamentarisk kommitté i stället för vad som föreslås i majoritetens skrivning.

En annan skillnad är naturligtvis också att det finns mer av kritik i folkpartireservationen. Jag har den meningen att man kan framföra kritik i motioner och i debatter men att det i utskottsarbetet är vår skyldighet att försöka göra det bästa möjliga och föra frågorna framåt. I varje fall ser jag det så att jag i utskottet vill föra mitt partis krav framåt genom att åstadkomma en majoritetsskrivning från utskottet.

Vad som åstadkommits i utskottet *är* en kompromiss med dess fördelar och nackdelar, men vi har där kommit fram till en gemensam målsättning som, om trafikpolitiska delegationen blir vad jag tror att den kommer att bli, kan leda till en utvärdering och ett fullföljande av tillämpningen av 1963 års beslut.

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

Herr MELLQVIST (s):

Fru talman! Låt mig börja med att besvara den fråga som utskottets värderade ordförande ställde alldeles nyss. Om jag fattade honom rätt, polemiserade han mot herr Dahlgren men ställde till min ringhet frågan vad vi ansåg om översynen. Jag vill därvidlag bara hänvisa till vad vi säger i utskottets betänkande. Man kan där faktiskt läsa om den uppfattning som vi ger uttryck för.

Jag vet inte om frågan ställdes mot den bakgrunden att herr Gustafson i Göteborg försökte överbrygga den spricka, som trots allt finns mellan ert parti och centerpartiet inom er mittensamverkan här. Jag får säga att centerpartiet såvitt jag förstår har gjort en mycket realistisk bedömning av hela denna problemställning, som vi så länge haft att brottas med inom utskottet.

Utskottets värderade ordförande måste väl ha kommit något på sned, eftersom tolv av femton ledamöter kunnat ställa sig bakom utskotts-betänkandet, under det att ordföranden har hamnat i en mycket liten minoritet i det här sammanhanget. Jag är inte kapabel att bedöma orsak och verkan vad gäller denna som jag tycker litet skeva inställning, men det måste väl finnas ett underlag som vi ännu inte har fått någon större klarhet om.

Låt mig säga till herr Dahlgren att han på ett förnämligt sätt har dragit fram det väsentliga i utskottets betänkande. Jag vill också understryka vad han sade, när han uttalade sin glädje över att vi i alla fall har kommit överens om den skrivning som vi i dag presenterar riksdagen för ett ställningstagande. Vi har kunnat resonera oss fram till en skrivning som är baserad på 1963 års beslut och som i sin tur också innebär en vidgad uppgift för trafikdelegationen att nalkas dessa frågor från kanske något andra utgångspunkter än den har gjort tidigare.

Herr Gustafson i Göteborg tog upp en hel del spörsmål, som delvis redan har besvarats och kanske också kommer att besvaras litet närmare. De återfinns i reservationerna och gäller vägkostnadsutredningen, nedläggning av järnvägar, en parlamentarisk översyn samt forskning och utveckling inom transportområdet. Jag kanske får tillfälle att återkomma något till dessa frågor litet längre fram.

Herr Brundin sade att det inte finns några större skillnader mellan reservanternas synpunkter och den uppfattning som majoriteten har gjort sig till talesmän för. Det kanske kan förefalla så, men jag tror att det i alla fall finns en ganska stor skillnad i synsättet och inte minst i förtroendet för trafikdelegationens möjligheter att lösa de uppgifter som vi nu lägger på den att klara under den närmaste tiden. Där finns, såvitt jag förstår, en ganska väsentlig skillnad, men jag skall inte orda mer om det. Jag vill än en gång understryka att vi under utskottsbehandlingen faktiskt lyckats åstadkomma en stor enighet.

Det är också glädjande att så många intresserar sig för trafikpolitiken. Inte mindre än ett 25-tal motioner – 27 för att vara exakt – vid årets riksdag tar upp trafikpolitiken från olika utgångspunkter. Alla har väl det gemensamt att motionärerna inte är riktigt nöjda med resultatet och att de på sin lista har många önskningar om förbättringar i olika avseenden. Självfallet ger aldrig en trafikpolitik en slutgiltig lösning. Den måste

Torsdagen den
13 maj 1971

*Den statliga trafik-
politiken m. m.*

ständigt förnyas och omvärderas år efter år, och det är vad som har skett. Det är också detta man bortser ifrån när man diskuterar 1963 års trafikbeslut. Det var ju inte ett beslut för alla tider, utan i anslutning till beslutet har det skett ändringar i olika sammanhang. Olika utredningar har tillsatts, och dessa utredningar har i många hänseenden avlämnat utredningsresultat som tjänar till underlag för nya ställningstaganden.

Trafikpolitiken är inte och får självfallet inte ses som en isolerad fråga. Det är framför allt, som jag har sagt, tillämpningen och uppföljningen av principerna som måste anpassas till utvecklingen på olika områden och till samhällsplaneringen i dess helhet. Således är det angeläget att en fortlöpande uppföljning och en effektiv samordning av de trafikpolitiska åtgärderna sker och hänsyn tas till de olika landsdelarnas behov och intressen. Det är just detta som utskottet särskilt stryker under i sitt betänkande. Vi säger vidare: "Vid den integrerade trafikplanering som därvid erfordras borde hänsyn tagas till inte blott de skilda trafikgrenarnas lönsamhet och kostnadsansvar var för sig utan även deras inbördes beroende av varandra samt den totala samhällsekonomiska effekten vid olika transportalternativ. Målet skulle vara att — — — för landets olika delar trygga en tillfredsställande transportförsörjning till från samhälls-ekonomisk synpunkt lägsta möjliga kostnader."

Detta hör till väsentligheterna i det beslut som riksdagen senast 1969 har ställt sig bakom. Jag vill också erinra om att vi så sent som i november 1970 i den gamla riksdagen hade en diskussion, som på nytt gav underlag för vad jag här har citerat.

Jag skall inte ta upp de synpunkter som redan ventilerats. Det har här ur vägkostnadsutredningens synpunkt talats om de olika utredningar som pågår, utredningar som också i sin tur avsatt resultat i form av det som riksdagen förra året beslutat när det gäller kilometerbeskattningen. I vårt utlåtande refereras även de utredningar som kommer att presenteras under den närmaste tiden.

Vad gäller vägkostnadsutredningen kanske jag får understryka ännu en gång, att den arbetar under särskilt svåra omständigheter. Det gäller något i och för sig alldeles nytt, och såvitt känt är finns det inte något annat land som försökt gripa sig an en utredning med de direktiv och uppgifter som vägkostnadsutredningen fått till sina. Därför tar det givetvis tid.

När herr Gustafson kritiserar att det inte skett något sedan 1965, så är detta också en sanning med mycket, mycket stor modifikation. Utredningen har redan avlämnat ett betänkande. Man har av olika skäl stora svårigheter i arbetet, svårigheter som dock inte är större än att vi om några år, som vi innerligt hoppas, skall kunna få ett förslag från denna av alla så efterlängtdade utredning.

Det sades i den information som utskottet fick för inte så länge sedan, att man om ca 2 år skulle ha kommit så långt att den parlamentariska grupp som då skall tillsättas kan få träda i arbete, och därefter tar det väl också något år innan den utredningen är färdig att framlägga sitt slutbetänkande. Men här har skett en upprustning av utredningens kansli. Det har tillförts experter av skilda slag som också skall göra det möjligt att redovisa resultat av ett arbete, vilket sedan skall vara vägledande för en som vi hoppas riktigare avvägning av de olika kostnaderna i samband

med vår vägtrafik.

När det gäller den stora frågan rörande omprövning av 1963 års beslut och de yrkanden som förts fram i detta sammanhang skall jag också tillåta mig att säga några ord. Utskottet vill där än en gång understryka att vi anser att 1963 års trafikbeslut innehåller de grundläggande principerna och att dessa inte bör frångås. Beträffande själva tillämpningen, uppföljandet av principerna, har vi däremot anfört några synpunkter i vårt utlåtande.

Syftet med de trafikpolitiska riktlinjerna måste enligt riksdagens tidigare beslut vara, som jag sade förut, att för landets alla delar trygga en tillfredsställande trafikförsörjning i former som även tillgodoser kraven på effektivitet och kostnadsansvar hos de olika trafikföretagen. Planeringar och åtgärder bör ske i nära kontakt med samhällsplaneringen i stort och samordnas med lokaliserings- och regionalpolitiken. Därvid måste inte minst arbetsmarknadspolitiska och allmänt näringspolitiska målsättningar i hög grad beaktas. Hänsyn måste, såsom tidigare framförts här i debatten, självfallet vidare tas inte minst till hälso- och olycksfallsriskerna samt riskerna för miljöskador.

Genomförandet av den eftersträvade trafikpolitiska ordningen kräver ett omfattande utrednings- och utvecklingsarbete. Betydande utredningsinsatser har redan gjorts och även resulterat i ställningstaganden från statsmakternas sida när det gäller vägtrafiken, luftfarten och sjöfarten. Ytterligare utrednings- och utvecklingsinsatser krävs emellertid, och som förut nämnts är flera utredningar sysselsatta med olika problem av trafikpolitisk betydelse. Detta arbete bör intensifieras. Även i övrigt bör åtgärder vidtas i syfte att skapa ett fastare underlag för det trafikpolitiska handlandet, och det är här som inte minst vägkostnadsutredningen på nytt kommer in i bilden.

Mot denna bakgrund anser utskottsmajoriteten att det skulle vara av värde om möjligheter skapades att genom ett lämpligt trafikpolitiskt organ utvärdera och följa upp de trafikpolitiska åtgärderna samt aktivt medverka till en samordning av utredningsarbetet. Utskottet har funnit att den redan existerande trafikpolitiska delegationen i huvudsak har en sådan sammansättning att den skulle lämpa sig mycket bra för denna uppgift. Men en förutsättning för att den skall lyckas är att dess mandat utvidgas. Detta mandat är begränsat till en uppföljning av det trafikpolitiska reformprogrammet. Utskottet anser sålunda att delegationen med ett utvidgat mandat och även med en viss komplettering i fråga om sammansättningen kan bli det organ som behövs för dessa uppgifter.

Jag vill erinra om att delegationen för närvarande består av 14 ledamöter, där det parlamentariska inslaget är starkt. I delegationen är också representerade Kooperativa förbundet, Näringslivets trafikdelegation, statens järnvägar, Statsanställdas förbund genom förbundsordföranden, statens biltrafiknämnd genom kanslichefen, näringslivet genom disponenten vid Iggesund bruk, Biltrafikens arbetsgivareförbund, samt Svenska transportarbetareförbundet genom förbundsordföranden. Vi anser alltså att en mycket väl sammansatt delegation redan finns, och den kommer att utökas med några ledamöter och få nya uppgifter utöver de nuvarande.

Torsdagen den
13 maj 1971

*Den statliga trafik-
politiken m. m.*

Denna delegation kan bli det organ som behövs för de uppgifter jag har nämnt. Inte minst mot bakgrund av information som delegationen lämnat om trafikutvecklingen i stort och inom de olika trafikgrenarna skulle således delegationen kunna överväga behovet av ytterligare åtgärder samt utrednings- och utvecklingsinsatser som kan vara motiverade för att åstadkomma en regionalpolitiskt och samhällsekonomiskt riktig anpassning och utveckling av hela transportapparaten på det sätt som förutsattes vid riksdagens antagande 1969 av de trafikpolitiska preciseringar som då gjordes.

Delegationen förutsätts bli ett kontinuerligt arbetande och rådgivande organ som till Kungl. Maj:t skall avge de förslag dess verksamhet föranleder. I sitt fortsatta arbete bör delegationen bl. a. följa upp trafikpolitiken med hänsyn till behovet av en effektiv samordning av densamma med inte minst lokaliserings- och regionalpolitiska insatser i syfte att skapa det nödvändiga underlaget för en allmänt accepterad trafikpolitik.

Själva trafikförsörjningens omfattning och inriktning bör därvid syfta till en positiv befolknings- och näringslivsutveckling för landets olika delar, vilket i sin tur kräver en väl fungerande trafikapparat.

I anslutning till detta vill utskottet erinra om att den kraftiga koncentration av befolkningen till storstadsregionerna som har ägt rum också har inneburit att stora krav kommit att ställas på investeringar i väg- och gatunät inom dessa områden. Även om dessa krav i rimlig utsträckning måste tillgodoses får detta inte medföra att vägupprustningen i andra delar av landet eftersätts.

En förutsättning för planeringen måste också vara att försörjningen med kollektiv trafik hålls på en tillfredsställande nivå. Stor försiktighet måste därför, som riksdagen tidigare understrukt, enligt utskottets uppfattning iakttas beträffande järnvägsnedläggelser. Den frågan har ju varit föremål för inlägg tidigare under dagen. Utskottet vill betona att därest nedläggning av viss bandel ändå bör komma till stånd skall såvitt möjligt ersättningstrafik ordnas så att kravet på en god trafikförsörjning kan tillgodoses.

Den viktiga frågan om ansvaret för uppehållande av sådan olönsam busstrafik som tillkommit i anledning av järnvägsnedläggelser – samt inte minst kostnadstäckningen härför – måste också enligt utskottets mening få en tillfredsställande lösning. Slutligen bör spørsmålet om taxepolitikens utformning kunna tas upp till övervägande, varvid även sådana frågor som samordningen mellan statens järnvägars zontaxor och järnvägarnas och postverkets busslinjetaxor bör uppmärksammas.

Från trafikpolitisk synpunkt är det angeläget att begreppet "tillfredsställande transportförsörjning" närmare konkretiseras och att utifrån ett sådant begrepp samspelet mellan de olika trafikgrenarna närmare övervägs. Detta är den centrala uppgiften för trafikplaneringsutredningen i nära samverkan med den trafikpolitiska delegationen, syftande till att åstadkomma en övergripande regional trafikplanering som skall omfatta landets olika delar.

Det är mot denna bakgrund som utskottsmajoriteten har funnit det vara lämpligast att låta den trafikpolitiska delegationen handha de nya

uppgifter som här har skisserats för att den på så sätt skall kunna bli det organ som vi förväntar på relativt kort tid skall kunna ge oss inblickar i på vilket sätt vi skall lösa de mest aktuella trafikpolitiska frågorna. Vi tror alltså, i motsats till reservanterna, att vi här har det medel som behövs för att snabbt åstadkomma det som reservanterna tror sig kunna få fram genom sin begäran om en parlamentariskt tillsatt utredning för en översyn av trafikpolitiken. Vi har, som jag redan framhållit, därvidlag en helt annan uppfattning, och det är alltså på denna centrala punkt som våra synpunkter går isär.

Med utskottsmajoritetens skrivning och dess hemställan att denna delegation skall få nya mandat, att den skall kunna få utvidgas rent personellt, finns också förutsättningar för vad jag vågar kalla den inventering och utvärdering av möjligheterna till en trafikpolitik som skall kunna ligga i linje med önskningarna och inom de rimligaste gränser som över huvud taget samhället kan kosta på sig i detta sammanhang.

Det är, fru talman, mot denna bakgrund som också jag ber att få yrka bifall till utskottets hemställan på samtliga punkter.

Herr GUSTAFSON i Göteborg (fp) kort genmäle:

Fru talman! Först några ord om vägkostnadsutredningens arbete. Utskottets vice ordförande andades en mycket stor förnöjsamhet när det gällde arbetet på denna punkt. Den förnöjsamheten är nog i stort sett begränsad till majoriteten inom utskottet, och man kan ifrågasätta om den ens omfattar hela denna.

I ett offentligt uttalande den 4 maj, för några dagar sedan, sade herr Lothigius att utredningsarbetet på det trafikpolitiska området går för långsamt och inte bedrivs effektivt. En näringslivsrepresentant i den trafikpolitiska delegationen har i ett annat uttalande sagt att vi har fått vänta i evigheter på vägkostnadsutredningen. Det är alltså en erfarenhet som man har ute i det praktiska livet att det har varit till stort hinder att denna utredning inte har blivit färdig.

När en utredning på ett viktigt område tillsätts, brukar den första uppgiften vara att se till att man får en sekreterare som kan ägna sig helt åt uppgiften. Denna utredning har under de över fem år som den arbetat ännu inte haft tillgång till en sådan sekreterare utan haft personer som fått ägna sig åt flera utredningar och dessutom mycket tunga uppgifter i kommunikationsdepartementet, och det kan inte vara rimligt. Det är därför som det är mycket motiverat att man här begär att få en tidsplan för utredningen, så att dess ledamöter förstår att den måste bli färdig inom rimlig tid.

Sedan sade utskottets vice ordförande att han tyckte att jag hade kommit litet snett och skevt i utskottet och att jag står ganska ensam. Men jag kanske inte är fullt så ensam som herr Mellqvist tror. Vårt ställningstagande har grundats på en partimotion från folkpartiets sida, och bakom den står hela folkpartiet. Och är det så att vi i en fråga ärligt menar att vi skall driva en ståndpunkt, så gör vi det även om vi skulle komma i minoritet. Vi anser inte att vi kommer snett eller skevt för den sakens skull, så länge vi verkligen uppriktigt och ärligt vill driva den politik som vi har arbetat ut. Det är detta som ligger bakom vårt

ställningstagande i utskottet.

Herr MAGNUSSON i Kristinehamn (vpk) kort genmäle:

Fru talman! Vad herr Mellqvist här har redovisat angående utskottets betänkande tycker jag innehåller många mycket förnuftiga synpunkter, och jag hoppas att jag i någon mån i våra diskussioner i trafikutskottet har kunnat bidra till de bra synpunkter som där kommer fram. Det är bara det att jag inte är övertygad om att det i och för sig hjälper att uttala alla dessa önskemål om hur vi vill ha trafikpolitiken, om vi inte, som jag sade förut, ändrar själva riktlinjerna för densamma.

Det sägs ju i 1963 års beslut, såsom också har understrukits här, att det förutsätter att en tillfredsställande transportförsörjning för landets olika delar till lägsta möjliga kostnader kommer till stånd. Men själva förutsättningen för den tanken var väl att det skulle åstadkommas genom fri konkurrens. Det har dock visat sig att detta inte hållit streck, och nu försöker man göra ingripanden i dessa målsättningar genom olika planeringsåtgärder.

Jag tror att man även inom de olika trafikföretagen har den uppfattningen att för att man skall få till stånd en ändrad trafikpolitik fordras det ett annat trafikbeslut. Jag kan citera ur den uppsats som jag tidigare hänvisade till rörande Fryksdalsbanan, där man intervjuat en byrådirektör vid SJ i Örebro som "anger två huvudsakliga möjligheter att kunna bibehålla persontrafiken på Fryksdalsbanan: den ena möjligheten är att persontrafiken på banan börjar gå med vinst. Den andra möjligheten är att riksdagen fattar beslut om ändrad trafikpolitik." Det tycks alltså vara uppfattningen bland ledande SJ-tjänstemän att detta är förutsättningen för att man skall kunna åstadkomma någonting annat.

Sedan har det talats här om ensamhet. Eftersom folkpartiet har två representanter på sin reservation och jag är ensam skulle väl min ensamhet i så fall vara större. Men jag tröstar mig med att jag tror att jag har en stark opinion ute i landet bakom mig som anser att 1963 års trafikpolitiska beslut är felaktigt och att det behöver ändras. Den opinionen består inte av vilka som helst. Jag skulle kunna citera både tidningsreferat och uttalanden av vissa personer. Jag kan t. ex. tala om att i höstas hade Värmlands Folkblad – den socialdemokratiska länstidningen i Värmland – en artikel där det heter: "Det viktiga är inte om SJ som enskilt företag går ihop, det viktiga är att man styr trafiken på både landsvägar och järnvägar på ett sådant sätt att samhällets totalkostnader blir rimliga och förhållandena i övrigt sådana att de kan försvaras."

Det finns många andra tidningar och även prominenta personer som har gjort liknande uttalanden.

Herr MELLQVIST (s) kort genmäle:

Fru talman! Visst finns det olika synpunkter på och uppfattningar om 1963 års trafikpolitiska beslut, herr Magnusson i Kristinehamn, och det har kommit till uttryck vid ett flertal tillfällen, inte minst här i dag. Jag har också tidigare citerat debatten i november i fjol och 1969, och säkerligen är inte detta sista gången vi diskuterar 1963 års trafikpolitiska beslut – långt därifrån.

Men vi anser att trafikdelegationen ligger närmast när det gäller att ta upp de här olika synpunkterna till diskussion. Låt gärna Fryksdalsbanan också komma in i bilden i det sammanhanget; det är ingenting som hindrar. Vi har den uppfattningen att detta organ lättare än något annat organ skall kunna ta upp och diskutera de synpunkter som inte minst herr Magnusson i Kristinehamn gav uttryck för.

Till herr Gustafson i Göteborg vill jag bara säga att det är mycket möjligt att förnöjsamheten inte är så översvallande stor när det gäller vägkostnadsutredningen. Förhoppningarna är väl så mycket större i alla fall, och dessa förhoppningar ger vi ju också uttryck för i utskottsbetänkandet när vi skriver att det vore önskvärt om man kunde påskynda utredningarna. Och det har ju tagits initiativ under den senaste tiden som skall möjliggöra ett snabbare arbetsresultat.

I utskottet har vi ju även av den nya ordföranden i vägkostnadsutredningen fått försäkringar om en tidtabell som vi kan anse vara acceptabel. Och herr Gustafson i Göteborg har själv i en offentlig diskussion med förutvarande ordföranden i vägkostnadsutredningen fått synpunkter på hur man bedrivit arbetet inom denna utredning, som inte precis är någon vanlig utredning utan en utredning som har ett mycket svårarbetat material att sysselsätta sig med.

Sedan kan man självfallet ha subjektiva synpunkter på detta, och jag skulle tro att vad herr Gustafson i Göteborg givit uttryck för är subjektiva synpunkter som han anlägger från sitt eget utgångsläge. Det må så vara, men jag tror att vi har det gemensamt, att vi allesammans önskar att vägkostnadsutredningen så snart som över huvud taget är möjligt skall kunna redovisa ett resultat av sitt arbete.

Herr DAHLGREN (c) kort genmäle:

Fru talman! Herr Magnusson i Kristinehamn sade att han har en stor opinion ute i landet bakom sig för ett upprivande av 1963 års beslut. Jag undrar om det då inte vore lämpligt, herr Magnusson, att fundera litet på hur den opinionen ser ut. Herr Magnusson brukar ju ofta tala om låglönegrupper. Tänk då litet på de människor som bor ute på landsbygden, i glesbygderna och vad de har för ställning i samhället. Vad har de för möjligheter att nå de järnvägar som herr Magnusson så livligt talade om? Det är ju helt andra trafikmedel som de flesta av de människorna är beroende av, och de skall göras så billiga och bekväma som möjligt!

Jag förstår mycket väl att det inte ingår i herr Magnussons ideologi att säga ja till ett beslut som bygger på fri konkurrens och på den principen att varje transportgren skall bära sina egna kostnader och i vilket det dessutom sägs att alla delar av landet *skall* ha en tillfredsställande transportförsörjning. Men i och med det är det ju inte sagt, herr Magnusson, att varje del av landet skall ha tillgång till järnväg om transportförsörjningen kan ordnas på bättre sätt!

Herr GUSTAFSON i Göteborg (fp) kort genmäle:

Fru talman! Herr Mellqvist sade att de synpunkter som jag framförde var subjektiva, men det kan ju tänkas att även de synpunkter som herr

Torsdagen den
13 maj 1971

*Den statliga trafik-
politiken m. m.*

Mellqvist framförde var subjektiva. Det blir väl så när vi debatterar.

Jag begärde emellertid ordet för att klarlägga en sak. Utskottets vice ordförande sade att vägkostnadsutredningens nye ordförande hade givit oss en tidtabell. Så är inte fallet. Han har sagt att man – enligt hans subjektiva uppfattning – om två år skulle kunna tillsätta en parlamentarisk utredning, men han kunde inte säga när vägkostnadsutredningen skulle kunna vara klar att lägga fram sitt slutbetänkande.

Herr MAGNUSSON i Kristinehamn (vpk) kort genmäle:

Fru talman! Herr Dahlgren frågade hur den opinion ser ut som jag återoppar att jag har bakom mig i detta fall. Jag angav litet av det i mitt inledningsanförande. Jag kan hänvisa till olika politiska, fackliga organisationer, hela socialdemokratiska partidistrikt, som jag sade, och till många fackliga förgrundsfigurer som har samma uppfattning som jag. Därför tycker jag faktiskt inte att man skall underskatta den opinionen.

Sedan är det självklart att jag vill ha en tillfredsställande transportsörjning i hela landet. Det har jag också sagt. Men jag tror mera på planering än på fri konkurrens. Det har ju också här visat sig att man genom fri konkurrens inte har nått det uttalade syftet. Det är alla dessa planeringsåtgärder som man nu efterlyser ett uttryck för. Jag kan inte se det på annat sätt.

Herr DAHLGREN (c) kort genmäle:

Fru talman! Men det är ju ändå så, herr Magnusson, att det är tillämpningen av 1963 års beslut som inte har fungerat. Och jag har sagt detsamma som majoriteten i utskottet nu säger, att vi genom att ge dessa direktiv till trafikpolitiska delegationen skall bringa besluten i praktisk tillämpning.

Herr MELLQVIST (s) kort genmäle:

Fru talman! Jag kan ge utskottets ärade ordförande rätt i att det kanske var fel av mig att använda ordet tidtabell. Men från mina subjektiva utgångspunkter fattade jag det så att den nye ordföranden ändå med stor intensitet skulle gripa sig verket an och att han ansåg att om två år kunde tiden vara mogen för en parlamentarisk grupp att bearbeta resultatet. Därefter skulle man kunna komma fram till en slutprodukt, som kunde fungera som något av en tidtabell. Men det var väl som sagt ur subjektiva synpunkter som jag gjorde den bedömningen.

Herr kommunikationsministern NORLING:

Fru talman! Även om det vore värdefullt att också en representant för regeringen något närmare underströk värdet av utskottsmajoritetens betänkande, har det så entydigt gjorts av herrar Mellqvist, Dahlgren och Brundin att jag inte anser det vara nödvändigt att därutöver tillägga något. Herr Magnusson i Kristinehamn har i sak fått svar av herr Mellqvist, och jag upprepar därför inte heller de argumenten utan påminner i stället om att herr Magnusson och jag får tillfälle att inom några dagar på nytt ta upp dessa diskussioner i en interpellationsdebatt.

Herr Gustafson i Göteborg gick ut hårt i sitt inledningsanförande i

dag. Han började med ett sifferexempel, där han mycket snabbt konstaterade att vi för budgetåret 1971/72 tar in närmare 5 miljarder kronor på bilismen. Så långt fick man en känsla av att vi roffade åt oss mycket pengar av bilismen, alldeles för mycket pengar. Men så började herr Gustafson att dra ifrån. Jag hann själv inte med i subtraktionen, men den ena avdragsposten följde på den andra, och frågan är om han inte vid ett tillfälle rent av stod på minus. Jag fick den känslan att herr Gustafson med sitt räkneexempel närmast var ute efter att inom loppet av ett par minuter söka tillfredsställa alla i trafikarbetet inblandade parter.

Det kan tyckas vara en överloppsgärning att i detalj granska folkpartiets reservationer, eftersom de inte accepterats av något annat partis representant i utskottet. Men om jag ändå säger något om dem, så beror det på den dubbeltydighet som dessa reservationer andas.

I reservationen 1 gör utskottets folkpartister gällande att väggkostnadsutredningen ännu efter mer än fem års arbete inte kunnat redovisa resultatet av sitt arbete; reservanterna finner det angeläget att utredningsarbetet påskyndas. Man får det bestämda intrycket att folkpartiet lägger mycket stor vikt vid väggkostnadsutredningens överväganden.

Om man vill bedöma folkpartiets agerande är det nyttigt att göra en kort historisk tillbakablick. Redan när bilskatteutredningen och väggkostnadsutredningen tillkallades stod det klart att utredningsuppdragen, trots att de båda vilade på kostnadsansvarighetsprincipen och 1963 års trafikpolitiska beslut, var av delvis olika natur. Bilskatteutredningen fick ett mera kortsiktigt uppdrag, medan de långsiktigare och mera övergripande frågorna anförtröddes väggkostnadsutredningen. I linje med detta fick bilskatteutredningen parlamentarisk representation, medan väggkostnadsutredningen utformades som en expertkommitté, vars förslag senare skulle vidarebearbetas av en parlamentariskt sammansatt utredning.

Trots att arbetsuppgifterna alltså var delvis olika var det redan från början avsikten att de båda utredningarna skulle ha ett nära samarbete. För att säkra detta nära samarbete erhöll utredningarna gemensam ordförande, gemensamt sekretariat och till stor del gemensam expertkrets.

Bilskatteutredningen lade som bekant hösten 1969 fram ett betänkande – Fordonsbeskattningen – med förslag till en successiv omläggning av skatterna för alla fordon med en totalvikt om tre ton och däröver. Förslaget innebar en skattesänkning för fordon i mellanklasserna och en höjning för de tyngre fordonen och avsågs bli genomfört i fem etapper, med den första etappen den 1 januari 1971 och den sista etappen den 1 januari 1979. Betänkandet lades med vissa mindre justeringar till grund för den proposition nr 138 år 1970 som i fjol höst godtogs av riksdagen.

I presentationen av bilskatteutredningens betänkande framhöll utredningens ordförande, som alltså också var ordförande i väggkostnadsutredningen, att betänkandet var ett resultat av båda utredningarnas gemensamma arbete. Detta bekräftades i väggkostnadsutredningens remissyttrande över betänkandet, där det anfördes att ett genomförande av förslagen är ett steg i rätt riktning och helt ligger i linje med väggkostnadsutredningens arbete.

Med tanke på folkpartiets intresse för väggkostnadsutredningens

Torsdagen den
13 maj 1971

*Den statliga trafik-
politiken m. m.*

synpunkter, skulle man ha kunnat vänta sig att dess representanter i bevillningsutskottet vid behandlingen av propositionen skulle helhjärtat sluta upp bakom förslagen den gången. Av någon anledning blev detta inte fallet. I stället fick vi se en reservation, där man förordade ett uppskov med detta viktiga steg i rätt riktning, som dessutom ligger helt i linje med vägkostnadsutredningens arbete. Var finns konsekvensen i ett sådant politiskt agerande och vad ligger i själva verket bakom sådana ställningstaganden från folkpartiets sida?

Det kan vara värt att nämna några ord om de skäl som åberopades den gången:

1. Man borde avvakta vägkostnadsutredningens arbete. Med hänsyn till vad vägkostnadsutredningen själv uttalade om bilskatteutredningens förslag var det argumentet utan tyngd.

2. Man borde avvakta ställningstagandet till bilskatteutredningens förslag om kilometerbeskattning. Kilometerbeskattning är en teknik för uttag av skatt och saknar helt betydelse för beräkning av kostnadsansvaret. Det var inget argument som höll.

3. Bilskatteutredningens kalkyler var osäkra. Detta är väl i och för sig sant men utredningen hade av samma skäl föreslagit så små ändringar att de helt säkert låg i underkant. Vägkostnadsutredningen tvekade ju inte heller att ställa sig bakom förslagen.

I folkpartireservationen nr 1 uttalas ett beklagande över att vägkostnadsutredningen "ännu efter mer än fem års arbete inte kunnat redovisa resultatet av sitt arbete". Mot bakgrunden av hur bilskatteutredningens tidigare nämnda betänkande presenterades, av vad vägkostnadsutredningen anförde i sitt remissyttrande och av de upplysningar som trafikutskottet fått vid beredningen av de motioner som behandlas i föreliggande utskottsbetänkande måste ett sådant uttalande ha gjorts mot bättre vetande. Sanningen om vägkostnadsutredningen, bilskatteutredningen och kostnadsansvarighetsprincipen är att det beslut som riksdagen tog i fjol, mot folkpartiets reservation, bygger på ett förslag som båda utredningarna står bakom. Beslutet är ett reformprogram på kostnadsansvarighetsprincipens grund. Att genomföra detta program är den första uppgiften om man vill genomföra kostnadsansvarighetsprincipen. Det går dessutom mycket bra att påskynda programmet genom att, om man så vill, ta en etapp varje år i stället för vartannat år eller genom att slå ihop två etapper. För dem som vill påskynda förverkligandet av kostnadsansvarighetsprincipen finns här en bra grund att arbeta ifrån i avvaktan på ytterligare förslag från vägkostnadsutredningen. Det enda som fattas är i så fall förslag.

I reservationen yrkar folkpartirepresentanterna att en tidplan skall fastställas för vägkostnadsutredningen. Det har tidigare kommenterats här. Detta kan förefalla som ett effektivt medel att påskynda utredningsarbetet. Nu är emellertid vägkostnadsutredningens uppgifter av ganska speciellt slag. Det är inte fråga om endast ett omfattande datainsamlande utan även i mycket hög grad om utformningen av en ekonomisk teori för hanterandet av alla dessa data. Utformningen av ekonomisk teori måste ske genom tänkande, och tänkande kan tyvärr inte påskyndas eller effektiviseras genom riksdagskrivelser till Kungl. Maj:t. Inte heller kan vi

få en uppsnabbning av arbetet genom ökning av personalstyrkan. Det finns nämligen inte obegränsad tillgång till så kvalificerade ekonomer och tekniker som behövs i vägkostnadsutredningens arbete. De få som finns tillgängliga arbetar redan för utredningen. Man kan lita på att utredningsarbetet bedrivs så snabbt som det över huvud är möjligt.

När herr Gustafson i Göteborg i sitt första anförande eller i en replik litet ironiskt konstaterade att vägkostnadsutredningen hittills inte ens har haft styrfart, är det naturligtvis i och för sig ett anmärkningsvärt uttalande, eftersom det är helt fel. Men dessutom är det givetvis också något av en ganska besvärande anklagelse mot de människor som sedan flera år tillbaka har presenterat ett omfattande insamlat material. Herr Gustafson knyter samman hela utredningens arbetsformer med bristen på en sekreterare. Sanningen är ju den att en rad experter arbetar på heltid, många gånger var och en på sitt område, för att samla in data och material i övrigt. Det gör herr Gustafson till att ingenting kan komma fram, därför att man har saknat en sekreterare. På en lägre nivå kan man antagligen inte diskutera dessa frågor när man på detta sätt med direkt osanna uppgifter försöker göra gällande att det skulle föreligga slentrian i detta oerhört viktiga arbete.

Sedan vill jag säga några ord om reservationen 2, också den avgiven av folkpartirepresentanter. Även reservanterna ansluter sig i allt väsentligt till de för 1963 års trafikbeslut grundläggande principerna. När de olika delproblem som inryms under trafikpolitiken utreds på olika håll, t. ex. i vägkostnadsutredningen, trafikplaneringsutredningen och bussbidragsutredningen, och när man accepterar 1963 års trafikpolitiska beslut, behövs inte en ny parlamentarisk utredning för översyn av trafikpolitiken. Däremot kan det, som utskottets majoritet framhållit, finnas skäl för en viss samordning av utredningsarbetet, en samordning som bör vara naturlig för den trafikpolitiska delegationen.

Redan i direktiven till vägkostnadsutredningen uttalas att dess förslag skall vidarebearbetas av en parlamentariskt sammansatt kommitté. Att, som reservanterna från folkpartiet föreslår och som herr Gustafson här pläderar för, tillkalla denna kommitté redan nu skulle vara ett allvarligt missgrepp. Det finns nämligen ännu inga arbetsuppgifter för en *sådan* utredning. Enligt vad vägkostnadsutredningens ordförande klarlagt är utredningens samlade bedömning av kostnadsansvarighetsprincipens totala omfattning och faktiska innebörd i alla olika avseenden ännu inte klar. Först när denna samlade bedömning föreligger finns en grund för de politiska överväganden som är den parlamentariskt sammansatta utredningens huvuduppgift. Att göra sådana överväganden i fråga om de delresultat som vägkostnadsutredningen preliminärt har kommit fram till innebär att man försvårar den totallösning som vi måste eftersträva.

Låt mig bara slutligen svara på herr Gustafsons direkta fråga angående bussbidragsutredningen. Det är signalerat att bussbidragsutredningen skall framlägga sitt betänkande någon gång kring årsskiftet. Jag förutsätter att det sedan kommer att i vanlig ordning remissbehandlas, och vad ankommer på Kungl. Maj:t kommer ingen tid att förspillas i onödan för att vi skall kunna lägga fram ett förslag för riksdagen.

Torsdagen den
13 maj 1971

*Den statliga trafik-
politiken m. m.*

Herr GUSTAFSON i Göteborg (fp) kort genmäle:

Fru talman! Är man inom kommunikationsdepartementet så orolig för folkpartiets förslag, att kommunikationsministern här stiger upp och anklagar oss för att komma med osanna uppgifter, för att tala mot bättre vetande och för att medvetet föra debatten på låg nivå? Jag får säga att jag är utomordentligt förvånad över att landets kommunikationsminister väljer det sättet att debattera.

Kommunikationsministern tyckte det var mycket egendomligt att jag hade börjat mitt anförande med att göra en analys av bilskatterna och vägkostnaderna. Jag gjorde det med anledning av att det på "Transport 71" hade uppstått en verkligt seriös debatt om vägkostnadsansvaret – det hade kommit fram rakt motsatta uppgifter. Jag har låtit riksdagens upplysningstjänst granska uppgifterna, och jag framlade dem här därför att jag tyckte det kunde vara värdefullt i en saklig debatt – jag förutsatte att det var en sådan som kommunikationsministern ville ha.

Kommunikationsministern säger att det inte finns någon konsekvens i ställningstagandet, därför att folkpartiet reserverade sig mot ett bilskatteförslag – man fick nästan uppfattningen att vi var ensamma. Nu var det emellertid inte så, utan också centerpartiet och moderaterna fanns med på den reservationen, även om kommunikationsministern i dagens läge finkänsligt nog undvek att tala om det. Jag skall inte gå närmare in på den saken, men jag kan säga så mycket, att just detta att man vill vänta på vägkostnadsutredningens resultat var ett motiv för att vägkostnadsutredningen borde påskynda sitt arbete.

Jag har i många olika sammanhang sagt att de som sitter i vägkostnadsutredningen är utomordentligt kunniga och duktiga personer, men de har också många andra uppgifter, och det är fullständigt klart att man i expertkretsar utanför den här kammarens väggar tycker att utredningen har tagit för lång tid. Jag citerade vad en näringslivsrepresentant i just den trafikpolitiska delegation som kommunikationsministern tillmäter så stor vikt har sagt: Vi har fått vänta i evigheter på den här utredningen.

Herr kommunikationsminister, jag vill föra en allvarlig diskussion, och jag tror det vore bra om vi kunde återgå till det i stället för att få höra beskyllningar om att tala mot bättre vetande.

Herr kommunikationsministern NORLING:

Fru talman! Det är självklart att folkpartiet, och i detta fall herr Gustafson i Göteborg såsom företrädare för folkpartiet, borde förklara sitt agerande i de här frågorna under de senaste två åren.

Det vore nyttigt för riksdagen att få en förklaring, gärna i efterhand, till hur man kan agera, rösta och argumentera på det sätt man har gjort i den här kopplingen bilskatteutredningen-vägkostnadsutredningen. Det finns såvitt jag förstår ingen utanför folkpartiets krets som fattar innebörden, men någon djupare innebörd måste väl ändå finnas. Vi har inte klarat ut vad som kan ligga bakom detta. Här har herr Gustafson chansen att inför riksdagen tala om hur man kan hoppa på detta sätt från tuva till tuva, beroende – höll jag på att säga – på väder och vind, men i varje fall beroende på i vilket sammanhang frågorna diskuteras.

Det finns väl knappast anledning att mot bakgrunden av att jag har

sagt detta påstå att jag på något vis skulle anklaga folkpartiet för någonting märkligt. Det är egentligen bara fråga om att föra en seriös riksdagsdebatt om en viktig fråga, och trafikfrågorna är så viktiga att det inte ens när det gäller reservationer får föreligga någon oklarhet för de övriga ledmöterna i kammaren om vad som menas. Sedan kan man ju ha delade uppfattningar i sakfrågan.

Det bästa vore alltså en enkel förklaring från herr Gustafson i Göteborg om hur man kunde göra den här kopplingen mellan röstningen om bilskatteutredningens förslag och sitt agerande beträffande vägkostnadsutredningen. Då hjälper det ju inte med att här stå och säga att jag glömde centerpartiet och moderata samlingspartiet. De har ju inte agerat på detta sätt i dag, fört den här diskussionen och haft sådana reservationer som folkpartiet. Inte ens det har herr Gustafson i Göteborg upptäckt. Det är ju folkpartiet som står för reservationen.

Om herr Gustafson menar att det rör sig om ett försök från min sida att föra en osaklig debatt bör han snarast gå in i sin studerkammare och fundera på innebörden i det. Jag är ute efter, och det är jag skyldig till liksom alla andra i denna kammare, att försöka föra en saklig trafikpolitisk debatt. Det har hittills i dag inte lyckats med herr Gustafson i Göteborg som företrädare för folkpartiet. Det har däremot lyckats med andra partier, om jag nu bortser från vänsterpartiet kommunisterna som ju också har reserverat sig. Folkpartiet vinglar omkring med uppfattningar precis hur som helst och hur ofta som helst. Sluta upp med det och ta i stället en ståndpunkt, gärna mot regeringen och alla andra partier! Men stå för den ståndpunkten. Respekten för både herr Gustafson och folkpartiet skulle öka om så skedde.

Herr GUSTAFSON i Göteborg (fp) kort genmäle:

Fru talman! Ena stunden anklagas vi för att ta ställning mot regeringen och för att vara ensamma och nästa stund uppmanas vi av kommunikationsministern att ta en ståndpunkt mot regeringen och stå för den. Ja, det är just det vi har gjort i det här fallet.

Nu säger kommunikationsministern att jag har en chans att förklara för riksdagen. Det har jag; det är min sista replik, så jag kan inte komma tillbaka sedan. Man kan å ena sidan säga att vägkostnadsutredningen bör påskynda sitt arbete, så att vi kan få klarhet i bilismens vägkostnadsansvar, medan man å andra sidan framhåller att vi bör avvakta den utredningens resultat, så att vi när vi får reda på bilismens vägkostnadsansvar kan vidta de erforderliga åtgärderna. Ja, det var svaret, herr kommunikationsminister.

Herr kommunikationsministern NORLING:

Fru talman! Två med varandra nära lierade utredningar, som båda har begåvats med samma ordförande, arbetar samtidigt. Den ena utredningen lägger vid en viss tidpunkt fram ett förslag, som syftar till att under tiden som den andra utredningen arbetar något hjälpa upp den dagsaktuella situationen. Ett parti, som klart uttalat sitt stora intresse för att den mer långsiktiga utredningen lägger fram sitt förslag så att man får studera det, röstar emot ett förslag i ett delbetänkande från den så att säga kortsiktiga

utredningen, trots att detta förslag ligger i linje med det långsiktiga arbetet. Jag kan inte finna någon logik i detta. Om man dessutom i nästa andetag skriver och agerar på ett sätt som framhåller önskvärdheten av att den långsiktiga utredningen snabbas upp, kan jag inte — jag vidhåller det, herr Gustafson — finna någon som helst logik i detta.

Jo, logiken måste vara att folkpartiet såg det som nödvändigt att bilskatteutredningens förslag lades åt sidan, ty det var ett förslag som naturligtvis skulle drabba vissa människor, och man ville se till att om möjligt inte komma i konflikt med dem. Det kunde ju ge både kortsiktiga och långsiktiga politiska vinster. Under tiden kan man skylla på den under en längre tid arbetande utredningen och efterlysa dess resultat. Men, herr Gustafson, inte är det här politik på någon vidare hög nivå.

Herr SELLGREN (fp):

Fru talman! Av den debatt som hittills förts skulle man kanske kunna tro att vi har en för landets olika delar tillfredsställande transportförsörjning. Hittills har huvudintresset kretsat kring vägkostnadsutredningen, och eftersom herr Gustafson i Göteborg inte har någon replikrätt, kunde det vara intressant att få veta om man inte även från departementets sida borde vara intresserad av att påskynda utredningen. Kommunikationsministern talade ju om att den måste vara mycket långsiktig, men det är angeläget att denna utredning slutföres mycket snabbt så att resultatet kan bindas ihop med andra pågående utredningar.

Vi kommer inte heller ifrån att vi har en allt livligare debatt om trafikpolitiken. Debatten är kanske starkare nu än någonsin, trots att vi redan 1963 fattade det trafikpolitiska beslutet och kompletterade det med vissa preciseringar 1969, då vi fick en klarare bindning till den statliga regionalpolitiken. Vidare har vi fått ett transportstöd, låt vara att det fungerar bara i begränsad omfattning.

Människorna i våra större befolkningscentra klagar över en besvärande köbildning på gator och vägar och även över hälsofarlig luftförorening genom den täta biltrafiken. Bor man på större avstånd från landets centrala delar upplevs resekostnaderna som alltför höga även i förhållande till levnadsstandarden. På riktigt stora avstånd — som uppe i de nordligare delarna av landet — leder långsamma och otillräckliga förbindelser till en känsla av isolering, något som samtidigt kan minska intresset för att bosätta sig i dessa orter.

Att en tillfredsställande transportförsörjning icke uppnåtts bevisas den här årstiden på ett mycket övertygande sätt i samband med tjällossningen inom stora delar av Norrland. Västernorrlands län torde tillhöra de mest utsatta områdena. Åtskilliga vägar liknar lergrytor och är avstängda för tung trafik. Dessa är ändå viktiga leder för industrins råvaruförsörjning, och vissa vägar har betydelse för tunga transporter: grus, betongvaror och liknande. Vissa vägar klarar just nu inte ens persontrafiken. Ett bevis på detta är den bild från en väg intill Örnsköldsvik som jag visar på TV-skärmen. Den var införd i Örnsköldsviks Allehanda den 10 maj. Det här skådespelet är återkommande år efter år. Men i år får man minnas tillbaka ända till 1949 års särskilt svåra tjällossningar för att få en jämförelse. Det kan inte vara tillfredsställande att vägverkets människor,

som syns till höger på bilden, skall vara med och plocka upp bilarna ur lergropar.

I dagens tidning har jag sett ytterligare uppgifter om hur vägförhållandena är där uppe. Man kan väl säga att spåren utmed vägarna förskräcker.

Ändå har kommunikationsminister efter kommunikationsminister inbjudits att besöka våra trakter utan att vi har fått några påfallande resultat. Vissa huvudvägar har dock förbättrats, naturligt nog.

Dävarande kommunikationsministern Palme har åtminstone efterlämnat ett bevingat omdöme om de här vägarna: "Det guppar läskigt", sade han, när han åkte på dem.

Vår nuvarande kommunikationsminister Norling kunde på sin resa den 1 maj i år konstatera E 4:ans dåliga standard i norra länsdelen.

Det är också förvånande att påbörjade viktiga vägprojekt inte fullföljs. Vi kan ta E 75 som närmast bör bedömas som ett skandalfall på en sträcka i västra Medelpad mellan Stöde och Fränsta. Man har plötsligt avbrutit utbyggnaden av denna viktiga vägled och det finns bara en smal svårframkomlig vägstump med stenar och sådant runt vägen, som egentligen är förfulande av landskapsbilden.

Det här anförda må vara nog för att visa det berättigade i kritiken som riktas mot 1963 års trafikpolitiska beslut och uppföljningen av det. Herr Gustafson i Göteborg har i sitt anförande tolkat kritiken så att den inte vänder sig mot principerna utan mot tillämpningen. Jag instämmer i det. Jag tycker det vore klokt av kammaren att ta fasta på att det inte är principerna som vi vill riva upp utan vi vill genomföra tillämpningen av dem.

I ett par motioner upprepas krav från tidigare riksdagar om utredning och förslag beträffande genomgående taxeberäkning vid kombinerad resa med exempelvis postbuss och tåg. Det är ju ett rimligt krav. Särskilt stötande är det att nedläggning av persontrafik på järnväg kan medföra ökad biljettkostnad för en resa som tidigare hela sträckan kunde företagas med enbart järnväg men som nu måste ske med en kombination av buss och tåg och därmed fördyras. Det är så mycket mer obegripligt som en genomgående taxesättning tillämpas redan på vissa sträckor, åtminstone i Norrland, där järnväg finns utmed hela sträckan men där man för en del av sträckan upprätthåller persontrafiken med landsvägsbussar, även privata sådana. Som exempel kan jag nämna sträckan Älvsbyn–Piteå.

Helt nyligen – jag tror det var för någon vecka sedan – aviserades genom pressen ett samgående mellan SJ och ett privat bussföretag beträffande persontrafik från Umeå till Stockholm där transporten på sträckan Umeå–Sundsvall skall ske med detta privata bussföretag. Någon uppgift om taxeringsförfarandet har ännu inte lämnats till expeditionerna, men sannolikt blir det någon form av samtaxering. Det borde alltså kunna ske en genomgående samtaxering över hela landet, där man kan samordna trafiken mellan buss och järnväg. Jag tror detta behov upplevs mycket starkt på vissa mellansvenska områden. För resenärerna vore det också en framgång om åtminstone tidtabellerna samordnades med olika färdmedel. Därigenom undviks ju långa väntetider. Vi reseranter anser därför att en utredning på detta område är nödvändig.

Torsdagen den
13 maj 1971

*Den statliga trafik-
politiken m. m.*

Fru talman! Jag ber därmed att få yrka bifall till reservation 3.

Herr Gustafson har också redogjort för folkpartiets syn på den framtida kollektiva persontrafikens utveckling, vilken inte har berörts hittills under debatten, och framfört behovet av ett samlat forsknings- och utvecklingsarbete på detta område. Vi har ansett att det kan utföras inom ett särskilt utvecklingsbolag på det sätt som föreslås i reservation nr 4. Onekligen kommer behovet av snabba persontransporter att stiga mycket snabbt. En ökad satsning på kollektivtrafiken på de större avstånden går mycket väl ihop med en aktiv regionalpolitik. Snabbtåg för SJ skulle öka företagens konkurrenskraft på avstånd upp till 600 km.

Många människor åker gärna tåg om restiderna förkortas, och den bild som jag nu låter projicera på TV-skärmen visar hur Sverige restidsmässigt kan minska. En resa mellan Stockholm och Göteborg skulle kunna skäras ned från drygt 4 timmar till 2 1/2 timme.

Men på de riktigt stora avstånden tror jag att inte ens snabbtågen blir en bra lösning. Där utgör de sannolikt heller inte något ekonomiskt genomförbart alternativ. Flyget kommer att ta över en större del av persontrafiken på Norrland — det är min och fleras uppfattning. Tillgång till goda flygplatser blir ett alltmer vägande lokaliseringsargument för handel och industri. Detsamma gäller turistnäringen. Företagens utvecklingsstaber och marknadsförings- och servicepersonal måste vara snabbt och lätt rörliga. Vi anser därför att stora lokaliseringpolitiska effekter skulle uppnås genom en medveten satsning på goda inrikes- och allmänflygplatser. De borde fördelas inte bara mellan Norrlands kuststäder utan även i inlandet, varifrån trafikförsörjningen då skulle ordnas genom matarflyg.

För att göra det ekonomiskt försvarbart med flygtrafik på orter och regioner med mindre trafikunderlag än som fordras för konventionell linjetrafik krävs att en lämplig flygplanstyp utvecklas. Sådana flygplan bör vara byggda för särskilt korta startsträckor, då man därigenom kan bygga billigare flygplatser, och ha låg bullernivå, eftersom de genom en sådan åtgärd skulle kunna utnyttjas nära tätorterna.

Ett utbyggt flygnät skulle tidsmässigt krympa avstånden i vårt långa land ytterligare. Det illustreras av den bild jag nu visar på TV-skärmen, där man ser att det längsta avståndet till Stockholm flygtidsmässigt skulle kunna vara två timmar.

Hela denna utveckling inom persontrafiken måste naturligtvis även den läggas in i den totalsyn på trafikpolitikens utformning som herr Gustafson talade om. Vid taxesättningen får inte bara företagsekonomiska krav ligga till grund för bedömningen. Även regionala, sociala och samhällsekonomiska hänsyn måste vägas in. Av vad man kunnat förstå håller något på att ske inom kommunikationsdepartementet när det gäller regional utjämning av persontaxorna. Uttalanden har gjorts i den riktningen, och jag skulle därför vilja ställa följande fråga till kommunikationsministern: När kommer det utredningsresultatet att presenteras?

Jag har nu något ytterligare utvecklat herr Gustafsons argumentation för vår reservation nr 4 och ber att få instämma i hans yrkande om bifall till denna. I övrigt yrkar jag naturligtvis, inte minst efter den debatt som hittills har förts, även bifall till reservationerna 1 och 2 a.

Herr TORWALD (c):

Fru talman! Vi är några centerpartister som har motionerat om att SJ skulle få i uppdrag att vidta en del försök att med hjälp av en kombination av sänkta taxor och ökad turtäthet dra till sig en del trafik som för närvarande håller till på landsvägarna. Vi har då i första hand tänkt på resorna till och från arbetet, som nu i mycket stor omfattning sker med egen bil, inte minst i storstadsområdena, och där ställer till mycket ohägn.

Utskottet har i sin i stort sett mycket positiva skrivning yrkat avslag på motionen under hänvisning till att SJ redan sedan länge bedriver försök att med ändrad taxesättning dra till sig trafik. Det är i och för sig riktigt, men det är ändå en betydelsefull skillnad mellan de försök som SJ hittills har bedrivit och dem vi förordar. SJ har nämligen hittills med sina försök med olika taxesättningar närmast syftat till att öka trafikunderlaget på sådana tåg som går under de s. k. trafiksvackorna, alltså tåg mitt på dagen, tåg mitt i veckan osv. Man har i och för sig inte nått så dåliga resultat. Jag har framför mig en uppgift om resultatet av ett försök i Mälardalen. Där konstateras att SJ-biljetter för halva priset har lett till att resefrekvensen har fördubblats. Å andra sidan säger SJ att man inte fått någon totalt ökad intäkt, och därför anser SJ att försöket inte skall fortsättas, då man inte nått det resultat som eftersträvades.

Jag anser — och det har påtalats tidigare — att SJ gör sin bedömning helt med utgångspunkt i strikt företagsekonomiska synpunkter. Jag anser inte att det är fel eller att det på något sätt skulle strida mot 1963 års trafikbeslut, men jag anser att när man skall dra konsekvensen av ett resultat av ett försök får man inte inskränka sig till att se effekterna enbart ur SJ:s synpunkt. Det är vad som nu sker, men man måste också väga in konsekvenserna för samhället, om man skall få en vettig bedömning.

Jag kan som exempel nämna att det finns ett par fall som jag känner mycket väl till, där SJ har förordat en viss rationalisering och framhävt att med den uppnås den och den vinsten — förhållandevis blygsamma vinster i de fallen — och så har SJ så småningom fått tillstånd att lägga ner bandelen. Men den som ser närmare på resultatet finner att postverket för att upprätthålla en hygglig service i samma område har vållats kostnadsökningar av i stort sett samma storleksordning som vad SJ har inbesparat på nedläggningen. Om hänsyn sedan också tas till konsekvenserna för övriga trafikanter, så tycker jag nog att det är uppenbart att de s. k. rationaliseringsvinsterna för SJ i vart fall inte har lett till några samhällsekonomiska vinster. När man skall bedöma konsekvensen av sådana här saker, får man enligt vår mening inte bara lägga in utfallet för SJ, utan man måste också ta hänsyn till fördelar i form av minskad import av drivmedel till bilarna, minskad trängsel på vägarna, minskat antal olyckor.

Jag vill också kommentera en annan sida av SJ:s trafikpolitik som jag haft anledning att befatta mig med en hel del, nämligen sättet att agera på de s. k. trafiksvaga bandelarna. Vi vet t. ex. — det har redan nämnts här — att invånarna i Fryksdalen har lagt ner väldigt mycket arbete på att försöka behålla sin bana. Kanske inte minst genom dessa aktiva insatser

Nr 85

Torsdagen den
13 maj 1971

*Den statliga trafik-
politiken m. m.*

Torsdagen den
13 maj 1971

*Den statliga trafik-
politiken m. m.*

har utvecklingen av trafikunderlaget där varit gynnsammare än på annat håll, även om den kanske inte är helt tillfredsställande. Men vad gör nu SJ i området? Ja, vi skulle väl litet till mans ha väntat oss att SJ med öppna armar tagit emot den positiva inställningen från allmänheten och i sin tur gjort allt vad man kunnat för att svara upp mot de förväntningar som fryksdalingarna har anledning att ställa. Men så är inte fallet. SJ anordnar i stället busstrafik på den parallellt med järnvägen löpande landsvägen på ett sådant sätt och med sådana tidtabeller att denna trafik direkt konkurrerar med järnvägen om det svaga trafikunderlag som finns.

Låt mig ge några exempel på hur de tidtabeller som gäller i dag är utformade. Jag tänker då på tiden måndag–fredag, som är de dagar då man i regel reser mest, i vart fall då det gäller arbetsresor. Varje sådan dag måndag–fredag finns det i dag bara tre tågförbindelser i vardera riktningen, medan det däremot finns fyra bussförbindelser, om du vill åka mellan Sunne och Karlstad. Om du bor i Sunne och vill ta tåget för att åka till Karlstad, kan du inte åka förrän kl. 9.05 på morgonen, men bussar erbjuder möjlighet att åka dels kl. 6.25 och dels kl. 8.45. Kan någon förklara varför man skall ha både en buss kl. 8.45 och ett tåg kl. 9.05 ur trafikpolitisk synpunkt? Det måste leda till att man får en synnerligen dålig beläggning, och risken är framför allt att tåget kl. 9.05 blir dåligt utnyttjat.

Hur ser det ut i andra riktningen? Den som vill komma till Sunne kan inte komma dit förrän kl. 12.04 på dagen om han åker tåg, men om han däremot vill skaka runt på landsvägen och åka buss, då kan han komma dit redan kl. 8.20 och sedan kl. 11.10. Det finns alltså på morgonen två avgående bussförbindelser och två ankommande bussförbindelser innan man har möjlighet att utnyttja tåg för sina resor till och från orten i fråga.

Är detta en vettig trafikpolitik? Jag måste konstatera att den sortens arrangemang i fråga om tidtabeller har hos gemene man och även hos mig gett ett starkt intryck av att man i SJ är ute efter att slå ihjäl bandelen, att urholka trafikunderlaget för det aktuella tåget och på det sättet sedan kunna lägga fram en kalkyl, där man visar att beläggningen är så låg och trafiken så liten att man måste få lägga ner bandelen så snart som möjligt för att göra de och de besparingarna. Men då har mycket av detta åstadkommits genom att man sätter in busstrafik parallellt med järnvägen och i konkurrens med järnvägen.

Låt mig också peka på ett annat problem som vi vill komma åt med de förslag som vi angett i vår motion. I storstadsområdena tar bil- och busstrafiken en orimligt stor plats vid infarterna. Det blir trångt, det blir besvärligt och vi får en tråkig trafikmiljö. Jag har t. ex. i Göteborgsområdet studerat dessa detaljer, och jag har försökt att på olika sätt komma underfund med vilka åtgärder som kan vidtas. Vad man framför allt blir förbluffad över i detta sammanhang är att SJ i området driver den politiken att man inte vill använda sina spårbundna trafikmedel till att hjälpa till att lösa den kollektiva trafiken i Göteborgsområdet. Tvärtom vill man – och det har man direkt sagt på en fråga av mig själv – ha bort den, exempelvis på sträckan Lerum–Göteborg. Jag har därför tagit med en liten tabell för att belysa vad det är fråga om för trafik.

Den markerade raden anger vilken trafikvolym vi hade på sträckan Lerum–Göteborg 1969. Lerum ligger ungefär mitt emellan Alingsås och Göteborg, det är en sträcka på ungefär 2 mil. På dessa 20 kilometer fanns 1969 409 000 resenärer på järnvägen. Men, menar SJ, de kan åka buss. Det är dess strävan att bli av med denna belastning. De skall ut på vägarna och trängas med den övriga trafiken.

Trots att man genom olika tidtabellsarrangemang redan försökt pressa ut folk från järnvägen minskade järnvägstrafiken mellan 1968 och 1969 inte med mer än knappa 6 procent. Det beror naturligtvis i sin tur på att det fortfarande är mycket hyggliga förbindelser på järnvägen mellan Lerum och Göteborg. Men vi är mycket förskräckta över SJ:s resone-mang. Samma sak gäller Götaälvdalen. Där resonerar man så här: Folk skall inte använda tåget för kollektivtrafiken. Nej, de skall ut i bussarna, som är så smidiga och trevliga.

Men detta innebär med utgångspunkt i dessa siffror att vi driver ut i runt tal 1 200–1 300 resor per dag från järnvägen till den hårt belastade landsvägen Lerum–Göteborg.

Nu kan man fråga: Kommer alla att åka buss? Nej, det kommer de inte att göra. Erfarenheten från andra håll visar – jag har själv bott utefter Västgötatabanan och upplevt en sådan omläggning – att en mycket stor del av de människor som i dag använder järnvägen därför att de mycket snabbt kommer in till Göteborgs centrala delar säger: Kan jag inte få åka tåg och ta mig in till Göteborg från Lerum på 20 minuter utan skall behöva åka buss i 45 minuter, kan jag lika gärna ta min egen bil. Det visar sig nämligen många gånger fördelaktigare, ty då kanske man dessutom tjänar in en resa inom staden. Men det är den utvecklingen som vi vill motverka. Åtminstone vi inom centerpartiet anser att där vi har möjlighet att utnyttja SJ:s spår för kollektiv transport av resenärer fram och tillbaka mellan hemmet och arbetsplatsen skall detta göras så långt det är möjligt för att minska belastningen på våra vägar.

Detta är alltså det primära syftet med vår motion. Med hänsyn till att utskottets skrivning i sak dock är mycket positiv avstår jag från att yrka bifall till motionen. Men jag hoppas givetvis att den trafikpolitiska delegationen, som nu har fått nya uppgifter och som även skall få en ny sammansättning, med förtur skall ta upp dessa frågor till prövning.

Herr NILSSON i Kalmar (s):

Fru talman! 1969 gav kommunikationsdepartementet ut en stencile-rad utredning, betitlad Fysisk riksplanering. Jag skall be att få citera början på det avsnitt som berör trafikpolitiken:

”Trafik- och transportmöjligheter är primärfaktorer för samhällets funktion och utveckling – i många fall av dimensionerande karaktär. Transportväsendets utveckling – inte minst bilismen – har resulterat i en minskad geografisk bundenhet såväl för invånarna, med avseende på arbetsplatser, service och fritid, som för industrin, med avseende på råvaru- och avsättningsmarknader.”

Det uttalandet är utan tvekan riktigt; trafik- och transportmöjligheter-na är dimensionerande för ett samhälle. Det innebär att samhällets utveckling kan bli nedåtgående, stillastående eller expanderande, beroen-

Torsdagen den
13 maj 1971

*Den statliga trafik-
politiken m. m.*

de på hur trafiken utformas för det aktuella samhället.

I 1963 års beslut regleras trafikförhållandena här i landet — det är så välkänt och citerat här att det inte finns någon anledning för mig att upprepa vad det går ut på. Det finns de som har sagt att vi bör ompröva beslutet. Jag tillhör inte dem som har den uppfattningen, utan jag tror att det mera gäller att se till att få en riktig uppföljning av de principer som då fastställdes. Det blev aldrig den konkurrens på lika villkor som avsikten var från början.

Här har också nämnts att flera utredningar arbetar — vägkostnadsutredningen och bussbidragsutredningen, för att nämna ett par. Beslut kan givetvis inte fattas förrän dessa utredningar blir klara. I trafikutskottets betänkande nr 1 i år angående bussbidragsutredningen förutsätter man att förslag i anledning av den utredningen skall läggas fram 1972. Detta överensstämmer med de yrkanden som vi har i motionen 949. Däremot dröjer vägkostnadsutredningen ännu ganska länge. Vi är medvetna om att det är fråga om en komplicerad utredning, men läget är ändå bekymmersamt eftersom beslut knappast kan fattas förrän även denna utredning är färdig. Måhända kan man få fram delförslag och fatta vissa delbeslut men inte ett definitivt beslut.

Vi vet att statens järnvägar befinner sig i en besvärlig situation med hänsyn till 1963 års trafikbeslut och följderna av detta. SJ tvingas genom detta beslut att få ekonomisk balans i sin verksamhet och måste av den anledningen också lägga ned järnvägar och busslinjer som inte är tillräckligt bärkraftiga. Märk väl att det är riksdagen som har fattat det beslut som ligger bakom SJ:s agerande! Här skall man inte komma och säga att det är SJ:s fel, utan det är riksdagen som ytterst har ansvaret för den trafikpolitiska situation som föreligger. I varje fall bör det gälla för de riksdagsledamöter som 1963 höll till på Helgeandsholmen.

Det får emellertid enligt vår uppfattning inte gå så långt att statens järnvägar, när vi får ett underlag för att fatta det beslut som så småningom skall komma, redan har lagt ned mycket stora delar av sina järnvägar och busslinjer. Detta skulle bli oerhört svårt att reparera. Vi vill ta fasta på utskottets yttrande på s. 9 i betänkande nr 6, där det sägs att utrednings- och utvecklingsinsatser krävs och att detta arbete enligt utskottets mening bör intensifieras. Jag skulle emellertid till utskottets talesman vilja ställa frågan: Hur avser man att intensifiera detta arbete? Kommunikationsministern har nämnt vissa saker, men det skulle ändå vara intressant att få höra ytterligare synpunkter.

Utskottet har också sagt att det skall iaktas stor försiktighet vid nedläggning av järnvägar och busslinjer. Det är väl ovisst hur detta i så fall skall regleras. Åtminstone i mina hemtrakter finns det järnvägar som är hotade — linjerna Nässjö—Nybro—Kalmar och Växjö—Hultsfred, för att ta ett par exempel — och dessutom ett stort antal busslinjer.

Jag tycker i övrigt att utskottets skrivning på s. 9 och 10 i betänkandet i huvudsak är bra. Där står bl. a. att syftet med trafikpolitikens utformning är att trygga en tillfredsställande trafikförsörjning för landets olika delar. Planeringen av åtgärder bör ske i nära kontakt med samhällsplaneringen i stort och samordnas med lokaliserings- och regionalpolitiken. Arbetsmarknadspolitiska och allmänna näringspolitiska målsätt-

ningar skall beaktas. Det där låter mycket bra, men det skulle ha varit bättre om utskottet hade talat om hur det här skall tillgå. Den frågan vill jag också gärna ställa till utskottets vice ordförande. Vi vet att redan nästa år kommer det med ledning av Länsprogram 1971 att framläggas ett regionalpolitiskt program för riksdagen. Detta måste på något sätt synkroniseras med trafikpolitiken – en trafikpolitik som vi i dag inte kan fatta de grundläggande besluten om, beroende på de utredningar som för närvarande dröjer. Då undrar jag, som sagt, hur man rimligen skall kunna redan nästa år få in de värderingar som är nödvändiga att lägga in för att åstadkomma en sammankoppling mellan regionalpolitik och trafikpolitik.

I sydöstra Sverige har vi, som jag tidigare nämnt, haft problem. Vi kan ingalunda vara tillfreds med den totala trafikkapacitet som vi för närvarande har där och inte heller med den planering som nu föreligger. Jag skall peka på exempelvis att i nord-sydgående riktning har man för Västkusten en stambana och planerar en motorväg. Mitt i landet finns det en stambana och man planerar en motorväg. På ostkusten från Karlskrona upp till Östergötland – Linköping eller Norrköping eller vad det skall bli – finns varken stambana eller motorväg planerad. Det är självklart att vi betraktar det här som en diskriminering i förhållande till andra delar av riket. Jag vill i det sammanhanget också påpeka att inom den region som jag här nämnt – längs riks-15 från Norrköping ned till Malmö – bor precis lika många människor som från Norrköping mitt igenom landet ned till Malmö: ungefär en halv miljon människor i båda fallen.

Då frågar jag: Vad är det som gör att man på ostkusten inte skall ha vare sig järnväg eller motorväg? Det är för oss högst otillfredsställande, och vi anser att det är en orimlig fördelning av de totala trafikresurserna. Därtill skall läggas att exempelvis för Kalmar läns vidkommande under de senaste åren har nedlagts närmare 50 mil järnväg, visserligen smalspåriga järnvägsdelar i vissa fall men ändå på sitt sätt viktiga trafikleder.

Som ersättning för dessa nedlagda järnvägar fick man busstrafik. Nu efter några år kräver statens järnvägar att respektive kommuner skall betala för de busslinjer som inte är bärkraftiga – i annat fall kommer dessa linjer att läggas ned. I ultimativ form håller man auktion med kommun efter kommun. Det skulle för vår del innebära att vi i den sydöstra regionen snart skulle vara utan både järnvägar och busslinjer.

Vi kan heller inte tillåta det system som statens järnvägar här har lagt upp – att man liksom plockar russin ur kakan och vill behålla de bra linjerna, medan kommunerna skall få betala de dåliga linjerna. Det är en omöjlig uppläggning enligt vår uppfattning. Man får kanske ta upp hela koncessionsförfarandet till prövning. Om kommunerna skall ha den dåliga trafiken, bör de ju rimligtvis också ha den bra trafiken för att kunna få det hela att på något sätt gå ihop.

Jag vill med hänsyn till detta livligt instämma i vad utskottet säger på s. 10 i sitt betänkande, nämligen: ”Den viktiga frågan om ansvaret för uppehållande av sådan olönsam busstrafik som tillkommit i anledning av järnvägsnedläggelse – samt kostnadstäckningen härför – måste också få en tillfredsställande lösning.” Jag vill bara tillägga att det brådskar med denna lösning.

Vi är kanske inte helt överens i fråga om vägmedlens fördelning över landet i övrigt. Den koncentration som har gjorts till storstadsregionerna i Vägplan 70 kan mycket väl diskuteras och är enligt vår uppfattning kanske inte helt lyckad. Under alla förhållanden måste ju sekundärvägarna ute i landet tillmätas stor betydelse, speciellt för de tunga gods- och skogstransporterna. I vår region exempelvis, som saknar järnväg, måste vi få fram trafiken per väg. Dessutom har lastbilstrafiken den storleksordningen att även sekundärvägarna måste kunna bära denna trafik.

Många skäl talar för att man skall föra över trafik till de kollektiva trafikmedlen. Många skäl talar också för en överföring av trafik från väg till järnväg. Jag kan livligt instämma i vad herr Torwald nyss sade beträffande busstrafiken. Statens järnvägars agerande i detta sammanhang innebär att man går en helt annan väg. Man överför i stället persontrafik från järnväg till väg, och det måste vara en mycket diskutabel åtgärd. Vinsten med detta är enligt min uppfattning mycket tvivelaktig och bör utredas ingående innan man fortsätter med en sådan överföring. Man har järnvägen liggande, och såvitt jag kan förstå måste det ändå vara minst lika billigt samhällsekonomiskt att föra fram transporten per järnväg.

I vår motion 949 har vi också yrkat att länsstyrelserna/planeringsråden alltid skall höras och ges tillfälle att yttra sig om nedläggningsfrågor av olika slag. Utskottet hänvisar till tidigare riksdagsbeslut om att länsstyrelserna skall ges möjlighet att påverka bl. a. trafikplaneringen. Det är min förhoppning att både statens järnvägar och departementet tillser att så blir fallet och att länsstyrelserna kontaktas före — märk väl *före* — berörda kommuner. Eftersom länsstyrelsen har en samordnande uppgift måste detta vara den riktiga vägen.

Ett annat önskemål från i varje fall min sida, som jag skulle vilja framföra till kommunikationsministern, är att vi får ett lekmannainflytande i de planeringsområden som vägverket har byggt upp här i landet. Vi har nu fått en mellannivå där en stor del av vägplaneringen utföres men där lekmannainflytande i dag saknas. Tidigare hade vi vägnämnderna, där det fanns lekmannainflytande, men vi saknar det helt i dessa planeringsområden, och det betraktar jag som felaktigt. Det är bra med specialister, men det är tveksamt om de skall sitta och fatta besluten.

I flera motioner har begärts nya utredningar, och jag måste för min del säga att jag betraktar detta som felaktigt. Jag har den uppfattningen, att skulle vi tillsätta ytterligare utredningar skulle det förmodligen innebära att det dröjer ytterligare några år innan vi kan fatta det beslut som det är så nödvändigt och önskvärt att vi snabbt fattar. Jag anser därför att man snabbt bör söka få fram de pågående utredningarna och ett förslag som är baserat på dessa utredningar. Därefter kan vi fatta ett beslut enligt de positiva intentioner som finns i 1963 års trafikpolitiska beslut och skapa en konkurrens på lika villkor, som var avsikten. Därmed skulle också riksdagen kunna leva upp till sitt ansvar i den här frågan.

Herr talman! Jag tycker att utskottet har gjort en i stort sett mycket positiv skrivning, och jag skall därför inte yrka bifall till min motion nr 949, men jag har ändå velat framföra dessa synpunkter.

Torsdagen den
13 maj 1971

*Den statliga trafik-
politiken m. m.*

Herr MELLQVIST (s) kort genmäle:

Herr talman! Herr Nilsson i Kalmar ställde en direkt fråga om vad utskottet avsåg med sin skrivning där vi talar om att det gäller att trygga "en tillfredsställande transportförsörjning i former som även tillgodoser kraven på effektivitet och kostnadsansvar hos trafikföretagen", framför allt då mot bakgrunden av lokaliserings- och regionalpolitiken. Frågan var närmast: Vem är det som skall svara för detta?

Såvitt jag förstår är det i första hand Kungl. Maj:t som har att svara just för de här sakerna, direkt eller genom de olika organ som Kungl. Maj:t har till sitt förfogande, och här kommer då säkerligen trafikdelegationen in i bilden.

Herr Nilsson i Kalmar talade också om nedläggningen av järnvägs- och bussförbindelser och apostroferade även vad som sagts av utredningen. Jag vill för min del stryka under vad vi sagt från utskottets sida, bl. a. i fråga om länsstyrelsernas agerande, där vi slår fast att från den 1 juli i år får länsstyrelserna en helt annan sammansättning än de haft hittills, med de tio lekmännen som jämte landshövdingen utgör styrelsen. Det blir med andra ord ett forum där man kanske på ett bättre och mera effektivt sätt tar upp de spörsmål som sammanhänger med en nedläggning av såväl järnvägs- som busslinjer till diskussion.

Fru NILSSON i Sunne (s):

Herr talman! För mig som bor efter en nedlägningshotad järnväg — nämligen den i dag ofta återopade Fryksdalsbanan, eller skall jag kanske använda det vedertagna epitetet Sveriges vackraste järnväg, för att passa på att göra litet PR från den här talarstolen — känns det lugnande att läsa trafikutskottets skrivning då det gäller den fortsatta nedläggningen av järnvägs- och busslinjer.

Det understryks i betänkandet att nedlägningsfrågor inte får bedömas från enbart järnvägsekonomiska synpunkter utan skall avgöras med beaktande jämväl av olika sociala och näringspolitiska aspekter. Detta har även tidigare framhållits av riksdagen, men det finns anledning att tolka årets skrivning som än mera restriktiv då det gäller denna del. Det erinras också om att såväl länsstyrelser som kommunala myndigheter får tillfälle att yttra sig såväl remissvägen som vid olika sammanträden, och det understryks också att den ändrade organisation som länsstyrelserna får fr. o. m. den 1 juli i år medför ett ökat lekmanainflytande på detta plan.

Jag bedömer det också som tillfredsställande att utskottet framhåller som synnerligen angeläget att de olika utredningar som arbetar med hithörande frågor och de bedömningar och förslag som de utredningarna kommer fram till snarast möjligt blir tillgängliga. Det förutsättes också att Kungl. Maj:t succesivt följer upp och samordnar utredningsarbetet och låter verkställa de kompletterande analyser som erfordras för att efter hand förbättra underlaget för det trafikpolitiska handlandet.

Mot denna bakgrund torde det enligt mitt bedömande vara möjligt, åtminstone för en tid framöver, att dra andan för oss alla som intensivt arbetar för att få behålla vår järnväg i Fryksdalen i Värmland, liksom för

Torsdagen den
13 maj 1971

*Den statliga trafik-
politiken m. m.*

alla dem som bor i glesbygder och som har att brottas med liknande kommunikationsproblem.

Fryksdalsbanan har i många olika etapper varit mer eller mindre dödförklarad, men den har överlevt, och för närvarande blomstrar den ganska livligt. Här kan nämnas att persontrafikutvecklingen på Fryksdalsbanan den senaste tiden har följt affärsbaneutvecklingen, och utvecklingen på godssidan har också varit god. Fryksdalsbanan har för övrigt alltid haft en relativt hög godstrafik. Jag kan här nämna att det går två eller tre godståg på denna bandel varje vardag, en företeelse som också det indirekt bidrar till att öka lönsamheten på de järnvägar som matas av Fryksdalsbanan. Man kan också här göra den reflexionen hur det skulle bli om denna godstrafik plötsligt skulle slussas över och fraktas på de redan mycket hårt ansträngda landsvägarna i Fryksdalen.

Fryksdalsbanan har också en intensiv och livlig matartrafik från bussar och billinjer i bl. a. norra Värmland, och detta bidrar till att Fryksdalsbanan trots en relativt kort sträcka – den är 82 km – kan vara så förhållandevis lönsam.

Sett ur dessa perspektiv kan det verka något förvånande att SJ och dess planeraravdelning gång efter annan till de berörda skickar ut meddelanden och förslag om nedläggningar. Det kan t. ex. nämnas att det för kort tid sedan kom ett meddelande med förslag om att Fryksdalsbanan skall totalnedläggas 1975. Här var det alltså plötsligt fråga om nedläggning av såväl persontrafiken som godstrafiken. Tidigare har det alltid bara gällt persontrafiken. Låt vara att detta bara är ett förslag som senare skall prövas mycket seriöst i alla olika instanser, men nog kan man förstå den negativa påverkan som sådana meddelanden får – inte minst psykologiskt – i de bygder som berörs, liksom framför allt den olust och otrygghet som det måste skapa för den personal det gäller. Det behövs mycken energi och möda för att försöka eliminera de skadeverkningar som meddelanden av sådant slag får.

Vad sedan gäller konkurrensförhållandet mellan GDG:s busslinjer och Fryksdalsbanan kan jag bara verifiera att den situation som herr Torwald skisserade är till alla delar riktig.

Till sist skall jag bara nämna ett par ord om den fraktsättning som tillämpas av statens järnvägar. Enkelt uttryckt består den i att frakt av förädlade varor är dyrare än frakt av råvaror. En vagn lastad med exempelvis maskiner blir sålunda betydligt dyrare i frakt än en vagn lastad med lika stor kvantitet timmer. Detta har fört med sig att den förädlade frakten har styrts ut på de redan hårt belastade landsvägarna, medan järnvägen har fått behålla råvarufrakten. Jag förutsätter att de utredningar som är tillsatta enligt sina direktiv har att se över även detta förhållande.

Nya lönsamhetsberäkningar och trafikräkningar skall företas på Fryksdalsbanan. Likaså har Värmlands läns landsting beslutat att låta verkställa en utredning av de verkningar, socialt och näringspolitiskt, som ett eventuellt nedläggande av Fryksdalsbanan skulle få för bygden. Jag tror det finns anledning att invänta dessa utredningar med tillförsikt, framför allt mot bakgrund av vad trafikutskottet i sitt betänkande slagit fast.

Herr talman! Med hänvisning till vad jag här har anfört ber jag att till sist få yrka bifall till trafikutskottets hemställan.

I detta anförande instämde herrar Jonasson (c) och Mossberg (s).

Herr tredje vice talmannen tillkännagav att anslag utfärdats om sammanträdets fortsättande kl. 19.30.

Herr SCHÖTT (m):

Herr talman! Med hänsyn till den långa raden av talare skall jag försöka fatta mig kort.

Från denna talarstol har helt naturligt redan flera ledamöter erinrat om att 1963 års trafikbeslut hade som målsättning bl. a. att för landets olika delar trygga en tillfredsställande transportförsörjning till lägsta möjliga kostnader. Inte minst vi i sydöstra Sverige måste i dag konstatera – det framgick också av herr Nilssons i Kalmar anförande – att det uppsatta målet synes alltmer avlägset.

Sedan länge har vi i vår landsända ansett oss missgynnade i fråga om kommunikationer. Varje objektiv bedömare måste också medge att så verkligen är fallet. Det djupt allvarliga är emellertid att vi inte ser någon ljusning i situationen utan nu hotas av nya järnvägsnedläggelser och – där järnvägarna redan lagts ned – av bussindragningar. Man kan inte acceptera vad som just nu händer här, då SJ är i färd med att på löpande band hota med att dra in busslinjer som tillkommit som ersättning för nedlagda järnvägar. Såvitt jag förstår har SJ alltjämt huvudansvaret för den kollektiva trafiken. Jag förstår därför kommunernas ovilja mot att gå in som ekonomiska garantier, i varje fall i nuläget, innan kostnadsfördelningsfrågan blivit klarlagd.

På järnvägssidan gäller hotet för vår del närmast nedläggning av persontrafiken på bandelarna Nässjö–Nybro och Växjö–Hultsfred. Helt naturligt reagerar man starkt mot detta, och antalet motioner från vår landsända är också ovanligt stort. Att det är fråga om fyrtio motioner bör också uppmärksammas.

I motionerna 913 och 942 slår vi vakt om persontrafiken på järnvägslinjerna Nässjö–Nybro och Växjö–Hultsfred. Här yrkas bl. a. att den för närvarande och i avvaktan på de närmaste årens transportutveckling icke skall bli föremål för nedläggning.

Utskottet erinrar med anledning av motionerna om den praxis som gäller för prövning av frågor om nedläggning av trafiksvaga järnvägslinjer. Man anser att de aktualiserade nedläggningarna bör prövas i denna ordning. Utskottet förutsätter att så sker och avstyrker motionerna.

För min del anser jag att man nu måste sätta definitivt stopp för varje trafiknedläggning i sydöstra Sverige tills vi får till stånd en ordentlig trafikförsörjningsplan för denna landsända. Den har, som kammaren vet, att kämpa med stora bekymmer. Att i det läget försvaga landsändan med försämrade kommunikationer kan inte vara välbetänkt.

Liksom flera föregående talare vill jag understryka att man vid lösningen av trafikfrågorna måste anlägga en vidare syn på dessa än tidigare. Det framhålles ju också i utskottets skrivning. Givetvis måste

Torsdagen den
13 maj 1971

*Den statliga trafik-
politiken m. m.*

man ordentligt väga in både sociala skäl och trafiksäkerhetsskäl. Frågorna måste bedömas ur en samlad samhällsekonomisk synpunkt.

En ordentlig allmän bedömning av sydöstra Sveriges behov borde enligt min mening resultera inte i en nedläggning av järnvägar utan, bl. a. för Kalmar läns del, i en upprustning av trafiken på linjerna Kalmar–Alvesta, Oskarshamn–Nässjö och Västervik–Linköping med snabbare restider och bättre tåglägenheter samt bekvämare vagnmaterial och en breddning av banan Kalmar–Berga med sikte på en genomgående trafik över Hulfsfred–Linköping till Stockholm.

Vad beträffar kostnadssidan har några av kollegerna här deklarerat, att tiden torde vara inne att ompröva tidigare krav på lönsamhet i SJ:s verksamhet. För min del är jag beredd att medverka till en sådan omprövning. Nuvarande ordning har nämligen visat sig icke kunna erbjuda landets olika delar en tillfredsställande transportförsörjning.

Till slut uttalar jag den förhoppningen, att kommunikationsdepartementet måtte ägna särskilt intresse åt sydöstra Sverige, som – jag upprepar det – är särskilt missgynnat ur kommunikationssynpunkt.

Herr talman! Även om utskottets betänkande i stort sett är bra anser jag mig till slut böra yrka bifall till motionen 913, som inkluderar önskemålen även i motionen 942.

Herr ANDERSSON i Nybro (c):

Herr talman! Det främsta skälet till att jag och en medmotionär i en motion, nr 913, har tagit upp frågan om de nedläggningshotade bandelarna Nässjö–Nybro och Växjö–Hulfsfred är att det här gäller en eftersatt region. Befolkningen i sydöstra Sverige – och främst i Kalmar län – har under en lång tid blivit missgynnad av statsmakterna. Detta gäller inte enbart på kommunikationsområdet. Människorna har i dessa områden tvingats nöja sig med lägre inkomster, lägre sysselsättning, sämre tillgång på högskoleutbildning, en bristfällig allmän service, dåliga bostäder osv. Utöver dessa brister i samhället har människorna drabbats av högre skatter till kommuner och landsting än landet i övrigt.

Det främsta skälet till denna negativa utveckling för befolkningen i denna region är statsmakternas mycket hårda attityd på olika områden. Under en 20-årsperiod har, som redan nämnts, 50 mil järnvägar lagts ned i Kalmar län. Om SJ genomför sina nedläggningsplaner kommer länet endast att få behålla fem à sex procent av det järnvägsnät för persontrafik som länet förfogade över för ett 20-tal år sedan. En sådan utveckling kommer att få förödande konsekvenser för människorna och näringslivet i länet.

Lika missgynnat är detta område när det gäller tilldelningen av resurser till vägbyggande och förbättring av ett omfattande och relativt dåligt vägnät. Genom en minskning av anslagen under innevarande femårsperiod från ca 14 miljoner till 5,5 miljoner kommer vägförbättringar av någon omfattning mer eller mindre att stoppas.

Av dessa skäl är det kanske inte så svårt att förstå att människorna i denna del av landet är på väg att förlora förtroendet för statsmakternas löften om regional jämlikhet. Den praktiska politiken har i verkligheten skapat ökad ojämlikhet.

Såvitt jag förstår underkänner utskottsmajoriteten den nuvarande kommunikationspolitiken. Utskottet understryker mycket starkt att vägupprustningen inte får eftersättas i olika glesbygdsregioner. Utskottet framhåller också att den kollektiva trafiken måste hållas på en tillfredsställande nivå även för dessa områden. Utskottet ställer krav på en tillfredsställande transportförsörjning för hela landet.

Allt detta är gott och väl om den framtida kommunikationspolitiken i sin praktiska utformning får denna inriktning. Så långt har vi anledning vara nöjda som motionärer. Men det hade varit ännu bättre om utskottet uttalat en bestämdare och mera preciserad uppfattning om SJ:s politik för den nära framtiden. Det är oroande att SJ – i väntan på nya tillämpningsregler för trafikpolitiken – kan fortsätta och lägga ned järnvägslinjer utifrån skeva och ur jämlikhetssynvinkel felaktiga företagsekonomiska principer. Jag vågar inte hoppas på att SJ får resurser av statsmakterna så att man kan leva upp till utskottets krav på att en god trafikförsörjning måste tryggas för alla delar av landet.

Om jag har tolkat utskottet rätt, gör dess skrivning det befogat med följande konstateranden:

1. Inga garantier ges mot fortsatta tvivelaktiga nedläggningar av bandelar i första hand i eftersatta regioner i vårt land.
2. Inga garantier ges för att människorna i de nedläggningsdrabbade regionerna får någon form av kompensation för förlorad trafikservice.
3. Inga garantier ges mot att SJ kan kräva ekonomisk ersättning av skattetyngda kommuner för olönsamma busslinjer.
4. Inga garantier ges för några väsentliga vägförbättringar i de områden som drabbas av en nedlagd kollektiv trafik.

Om samhället som hittills lämnar stora områden helt åt sitt öde från trafikservicesynpunkt innebär detta självklart även en svår psykologisk knäck för människorna, för näringslivet och för regionen i dess helhet. Det är inte så svårt att förstå att näringslivet inte vågar satsa på dessa områden.

En trafikpolitik med den här inriktningen är ett av de effektivaste medlen att hindra en regional jämlikhet. De sköna löftenas politik blir de svåra löftesbrottens politik, som leder till utarmning av stora områden och till snabbt växande klassklyftor.

För statsmakterna och för SJ-ledningen tycks glesbygdsregioner – av sydöstra Sveriges och Kalmar läns karaktär – vara olönsamma regioner. Med utgångspunkt i SJ:s krassa företagsekonomiska bedömningar är inte dessa bygder intressanta. I stället söker man lägga ned all sin energi på att skapa fler och snabbare förbindelser mellan några få större befolkningsområden. SJ:s satsning på de s. k. lönsamma orterna och människorna har kanske gett det företagsekonomiska resultat man har eftersträvat. Men samtidigt – och det är det allvarliga från jämlikhetssynpunkt – har SJ lämnat vanligt folk i sticket. Denna min kritik riktar sig inte mot utskottsmajoriteten. Den är en kritik mot den förda kommunikationspolitiken.

Låt mig slutligen sammanfatta mitt resonemang:

1. Utskottsmajoritetens ambition att ge trafikpolitiken ett nytt innehåll i sin praktiska tillämpning hälsar jag med tillfredsställelse.

2. Jag vill peka på riskerna för att – medan utredningskvarnarna maler – nya olyckliga nedläggningsbeslut kan fattas.

3. Jag vill också peka på riskerna för att förutsättningarna att uppnå regional jämlikhet – för östra Sverige och andra glesbygdregioner – ytterligare försvåras.

4. Det hade – enligt min mening – med utskottsmajoritetens ambition varit logiskt att utskottet i väntan på utredningsresultaten krävt ett stopp för fortsatta järnvägsnedläggningar.

Med detta, herr talman, vill jag yrka bifall till motionen 913.

Herr ZACHRISSON (s):

Herr talman! I den trafikpolitiska debatten är det – utöver diskussionen om järnvägarna som huvudsakligen har pågått i dag – främst två frågeställningar som har särskild aktualitet.

Den första gäller glesbygdernas trafikförsörjning, som visat sig svår att upprätthålla på ett tillfredsställande sätt med traditionella kollektivtrafikmedel. För att lösa det problemet pågår en omfattande utrednings- och försöksverksamhet både centralt och regionalt. Jag vill starkt understryka de förväntningar som jag har på detta utredningsarbete, även om jag själv är storstadsbo. Det krävs fantasi och månsidighet av dem som skall lösa glesbygdernas trafikproblem. En del av de anföranden som vi har hört här i dag har belyst de svårigheter som finns när det gäller att på ett rimligt sätt tillgodose trafikbehoven i områden med sviktande befolkningsunderlag.

Den andra frågan som är av speciell aktualitet och som jag vill ägna särskild uppmärksamhet gäller trafikplaneringen i tätorterna och då främst i de stora tätorterna.

Om vi inte bryter den mycket olyckliga trafikutvecklingen i tätortsregionerna som går i riktning mot allt större övervikt för individualtrafik i bil, är inom en snar framtid alla landets tätortsregioner i samma betänkliga trafikcondition som Stockholm för närvarande befinner sig i. Det saknas så gott som fullständigt klart utarbetade riktlinjer för bestämning av den individuella och den kollektiva trafiken. Brister föreligger också i samordningen mellan trafikplaneringen och den fysiska planeringen. Dessa svårigheter har lett till att regeringen i januari i år tillsatte en utredning om kollektivtrafiken i tätorter. Utredningen skall enligt direktiven överväga de krav som under olika förutsättningar kan ställas på dimensioneringen och utformningen av den kollektiva trafikservicen, och den bör därvid utgå från förhållandena i några lämpligt utvalda tätorter av olika storlek och struktur. Detta understryker också utskottet i sin recitativskrivning.

Av direktiven – som för övrigt är mycket intressanta – framgår också att frågan, hur trafiken – inom ramen för en grundläggande målsättning i fråga om den lokala trafikförsörjningen och med beaktande av olika tillväxtfaktorer – skall fördelas på kollektiv och individuell trafik, främst bör övervägas utifrån samhällsekonomiska utgångspunkter.

Av stor vikt vid avvägningen är därvid, sägs det, att trafiksäkerhets- och miljöaspekter tillräckligt beaktas. Hänsyn bör också tas till trafikantkategorier vilka av olika skäl enbart eller i huvudsak är hänvisade till de

Torsdagen den
13 maj 1971

*Den statliga trafik-
politiken m. m.*

kollektiva trafikmedlen.

1963 års trafikbeslut får genom den här berörda utredningen en översyn på ett område som enligt min mening försumrades vid det tillfället – beslutet innehöll nämligen inga krav på prioriteringar av den kollektiva trafiken. Detta beror naturligtvis delvis på att 1963 års trafikbeslut hade sin huvudsakliga grund i utredningar som hämtade sitt material från 1950-talets trafikmiljö.

I tätortsregionerna har den tillämpade ordningen inneburit att den s. k. likvärdiga konkurrensen inte har kunnat upprätthållas, och man har fått en markant överflyttning från kollektiva till individuella transportmedel.

Jag vill mycket starkt understryka det som också utskottet tryckt på i sitt betänkande, att kollektivtrafikutredningen måste bedrivas med en mycket stor skyndsamhet, eftersom den nuvarande trenden i trafikutvecklingen är oroande och kräver snabb korrigeringsåtgärder, inte minst därför att investeringarna på kollektivtrafikområdet i regel är mycket tidskrävande att realisera. Skall det vara möjligt att åstadkomma en regionstruktur som tar till vara tätorternas fördelar och så långt möjligt eliminerar deras nackdelar krävs det att stora regionala trafiksystem byggs ut, och medel för sådana trafikprojekt måste anvisas i så god tid och i sådan omfattning att projekten tidsmässigt kan genomföras i anslutning till utbyggnad av bostads- och arbetsområden.

Det är svårt att fria sig från intrycket att de nuvarande problemen till stor del beror på att kollektivtrafiken inom sådana områden främst anses vara en kommunal angelägenhet. De statliga insatserna har gällt vägbyggen, men kommunernas möjligheter att ta på sig ytterligare investeringar är begränsade. För att byggnadsinvesteringarna skall komma till optimal nytta krävs det en prioriterad statlig insats för att säkra utbyggnaden av kollektiva trafiksystem för såväl spår- som busstrafik. Inte minst är en sådan prioritering nödvändig då vi måste räkna med att totalanslagen till trafikbyggandet inte kan ökas i takt med den beräknade trafikutvecklingen.

Det torde också behöva övervägas om det inte är nödvändigt att göra en omfördelning mellan anslagen för statlig och kommunal väghållning i tätortsregionerna till förmån för de kommunala väghållarna. Den tillsatta kollektivtrafikutredningen kommer naturligtvis om några år att ge oss en säker grund – det hoppas vi i varje fall – för bedömning av trafikutvecklingen i tätorterna, men redan nu vet vi tillräckligt om tätorternas trafikproblem för att finna det ytterst angeläget med en utbyggnad av anslagen liksom prioritering av långivningen till kollektivtrafiken inom den fastställda anslagsramen och tillämpningen av 1963 års trafikbeslut. Det är nödvändigt att vid bedömningen ta hänsyn såväl till underbyggnad för trafiken som till den rullande materielen. Om en sådan prioritering kommer till stånd torde andra samhällskostnader kunna reduceras och en ökad lönsamhet uppnås som på sikt gör investeringarna samhällsekonomiskt vinstgivande.

En ökad utveckling för kollektivtrafikens del kommer också att innebära att betydande kapital måste ställas till förfogande för investeringar i kollektivtrafikmedel. Detta kapitalbehov får för närvarande

Torsdagen den
13 maj 1971

*Den statliga trafik-
politiken m. m.*

tillgodoses på den allmänna lånemarknaden eller genom kommunalskatten. Enda undantaget är det statsbidrag som utgår till underbyggnaden för spårbundna lokala kollektiva trafikmedel, främst tunnelbanan i Storstockholm. I ett skärpt läge på kapitalmarknaden med hög ränta kan nu existerande finansieringsformer för investeringar i den kollektiva trafikapparaten komma att medföra antingen orimligt höga kommunalskatter eller en taxenivå för företagen, vilken minskar deras konkurrenskraft i förhållande till den för samhället så mycket dyrbarare bilismen. Lika väl som staten effektivt bidrar till finansieringen av bostadsbyggnad bör den bidra till finansieringen av nödvändiga investeringar för den kollektiva trafikapparaten.

Jag tolkar utskottets urval för recitskrivningen ur direktiven för kollektivtrafikutredningen så, att utskottet bestämt vill uttala sin anslutning till en prioritering av anslagsgivning som främjar de kollektiva trafikmedlen. Utskottsbetänkandet däremot präglas knappast av högsta klarhet på denna punkt, även om det är skrivet med samma finurlighet som tidigare utmärkt utlåtandena från statsutskottets fjärde avdelning. Jag vore därför tacksam för en bekräftelse från utskottets talesman på att det verkligen är trafikutskottets bestämda avsikt att den kollektiva trafiken skall prioriteras inom ramen för de anslag som står till förfogande; jag betonar att det givetvis inte bara gäller kollektivtrafiken i storstäderna. På något annat sätt kan, enligt min mening, inte en balansering ske av den bristande jämvikt som i dag präglar trafikutvecklingen, och jag antar att inte minst utskottets ordförande, som representant för en storstadsvalkrets, inte är främmande för de investeringsproblem som de ansvariga för kollektivtrafiken i t. ex. Göteborgsregionen dras med.

Vidare är jag tacksam för ett klarläggande i fråga om det problem som berörs i motion 973 om vikten av en utvidgning av långivningen att gälla inte bara underbyggnaden för kollektivtrafiken utan också den rullande materielen. Den frågan intresserar inte bara storstadsregionerna – även om den där är mest accentuerad. Den är i själva verket avgörande för möjligheten att åstadkomma en rationell kollektivtrafik i de flesta tätortsregioner. Utskottet har av betänkandet att döma förbigått problemet i tysthet. Jag tror att fler än jag är intresserade av att utskottet bryter sin tystnad på den här punkten.

Herr LINDAHL (s):

Herr talman! Jag tillhör visserligen utskottet, men jag kom in i kammaren så sent under tiden herr Zachrisson talade att jag inte är beredd att svara på den fråga han ställde. Jag har inte klart för mig det resonemang han förde.

Vid denna långt framskridna tidpunkt finns det möjlighet att fatta sig kort, och jag kan i stort sett hänvisa till vad herrar Mellqvist och Dahlgren tidigare yttrat i debatten. Det täcker på ett utmärkt sätt in majoritetens uppfattning i trafikutskottet. Jag vill för min del bara erinra om att 1963 års trafikpolitiska beslut inte innebar en omedelbar lösning av de många problem som finns inom trafiksektorn. Riksdagsbeslutet angav i stället riktlinjer och handlingsnormer för det framtida reformarbetet. I och med

att riksdagen fattat beslut om nya riktlinjer gav man således också regeringen i uppdrag att inleda ett intensivt utrednings- och reformarbete över hela fältet av trafikfrågor.

I debatten om trafikpolitiken göres ibland gällande att olika problem inom trafiksektorn som vi brottas med är en följd av 1963 års trafikbeslut. Det faktiska förhållandet är i stället det motsatta; genom den nya trafikpolitiken ges möjligheter att verka för en samhällsekonomiskt riktig utformning av trafikpolitiken med hänsyn till de växande och delvis förändrade transportbehov som följer med utvecklingen i samhället.

Jag skulle kunna begränsa mig till detta men vill göra ytterligare en liten kommentar. Det enda nya inslaget i den årligen återkommande och rätt omfattande trafikpolitiska debatten är att vi den här gången inte kunnat åstadkomma den fullständiga enighet i trafikutskottet som tidigare kännetecknat fjärde avdelningen i statsutskottet, som haft att handlägga dessa frågor. Så sent som den 25 november 1970 kunde ett enhälligt utskott avvisa tanken på en parlamentarisk utredning. Folkpartiet hemställer den här gången om en ny parlamentarisk utredning för en översyn av trafikpolitiken. Det innebär alltså att man skulle få en ny utredning ovanpå alla andra utredningar på detta område. Vi har som bekant – det framgår av tidigare inlägg i debatten – en rad betydelsefulla utredningar på det trafikpolitiska området.

Vi har kastat oss ut i ett omfattande reformarbete på detta område, och nu har vi en rad utredningar som successivt lämnar ifrån sig material. Och jag skulle tro att vad människorna går och väntar på är inte, som folkpartiet tycks anse, nya utredningar. Det är möjligt att folkpartiet tror att det med denna sin reservation är mera radikalt, men enligt min bedömning skulle en ny utredning verka fördröjande och kanske också förlamande på det omfattande trafikpolitiska arbete som försiggår. Utskottsmajoriteten har funnit det vara ändamålsenligt att ge det organ som redan finns, den trafikpolitiska delegationen, nya uppgifter. Låt den väga samman erfarenheterna som har vunnits under dessa år. Låt den få tillfälle att göra en övergripande planering och bedömning.

Jag skulle tro att det är detta praktiska arbete som folk går och väntar på. Hade vi inte haft den här trafikpolitiska delegationen med den intressanta sammansättning den har och kommer att få, med inslag av parlamentariker men också med folk från näringslivet, transportnäringen och fackföreningsrörelsen, så skulle det ha varit bra om den nu hade tillsatts. Nu finns detta organ och då är det anledning att ge det ett utvidgat mandat.

Herr Gustafson i Göteborg och folkpartiet vill ha snabba utredningar. Det vill vi alla ha, men när det gäller dessa nog så kontroversiella frågor så vet vi att arbetet inte kan gå så fort. Alla trafikpolitiska utredningar har tagit mycket lång tid. Herr Gustafson sade också i sitt inlägg att han var medveten om att det var initialsvårigheter innan en utredning kom i gång. Det finns ju de som anser att en utredning blir knappast effektiv under det första året i varje fall. När vi på 1950-talet tillsatte den stora trafikutredningen vars förslag sedan låg till grund för 1963 års beslut, så satt den och arbetade i många år. Det är alltså ingenting ovanligt, när man

Torsdagen den
13 maj 1971

*Den statliga trafik-
politiken m. m.*

nu kan peka på vägkostnadsutredningen och säga att den har tagit tid, ty det brukar sådana här utredningar göra. En ny utredning skulle förvisso också komma att kräva avsevärd tid innan den blev färdig med sitt arbete.

Vi tror alltså att den väg majoriteten här har valt leder till snabbare resultat. Det förstår säkert folk också ute i bygderna. Med vår linje, majoritetens linje, kommer det att hända mera och det kommer att hända snabbare.

Trafikpolitiska delegationen har redan nu en allsidig sammansättning med representanter från skilda håll, för det parlamentariska livet, som jag nämnde, och även med inslag från fackföreningsrörelsen och från annat håll. Det borde ju vara något som gillas även av dem som deltar i den trafikpolitiska debatten utanför detta hus. I trafikpolitiska delegationen har transportkonsumenter och trafikutövare ett forum där de tillsammans med politikerna får tillfälle att penetrera dessa problem.

Under den mycket seriösa behandling som har skett i trafikutskottet – jag skulle tro att vi har haft minst ett tiotal sammanträden och ägnat denna fråga nästan en månads uppmärksamhet – så har det för mig varit glädjande att det har kunnat skapas en så stor majoritet i utskottet för den linje som här presenteras i dag. Det är glädjande att centerpartiet liksom vi socialdemokrater anser att vi på denna väg snabbare kan nå resultat.

Det lär bli svårt att övertyga allmänheten om att de tre partier som står bakom betänkandet vill förhålla vägkostnadsutredningen. Det är väl heller ingen som tror att det bara är folkpartiet som vill påskynda utredningarna. Jag tycker för min del att det är litet blåögt att tro att avsaknaden av en tidplan har verkat fördröjande. Det enda som skulle kunna verka fördröjande vore om folkpartiet fick gehör för tanken på en ny parlamentarisk utredning.

Jag kan, herr talman, nöja mig med denna korta kommentar och yrkar bifall till utskottets hemställan på alla punkter.

Herr GUSTAFSON i Göteborg (fp) kort genmäle:

Herr talman! Jag uppskattar mycket den lugna och sakliga ton som fanns i herr Lindahls anförande. Han sade att vi hade haft en mycket seriös behandling i trafikutskottet, och det har vi haft. Det finns många ting att ta upp och diskutera sakligt i denna fråga, och när nu herr Lindahl gör detta – till skillnad från det sätt på vilket kommunikationsministern väljer att föra debatten här – vill jag gärna något kommentera hans synpunkter.

Det är ju så att vi har olika uppfattningar om hur man snabbast skall kunna nå fram till effektiva åtgärder på detta område. Herr Lindahl säger att man inte skall tillsätta en parlamentarisk utredning, eftersom en sådan tar lång tid. Det vet vi att den gör, men kommunikationsministern har ju själv aviserat en parlamentarisk utredning, som skall bearbeta vägkostnadsutredningens resultat. Diskussionen gäller alltså *när* utredningen skall tillsättas, och vår uppfattning är att man genom att tillsätta den nu kan få den snabbare i arbete.

Jag förstår mycket väl att man kan ha den motsatta uppfattningen, som herr Lindahl här gjorde gällande, och den bör respekteras. Vi får väl

här var och en driva de meningar som vi har kommit fram till efter noggrant övervägande.

Nu säger herr Lindahl att vi i statsutskottet 1970 var eniga om att det inte skulle göras någon framställning till Kungl. Maj:t. Men det intressanta i dagens läge är ju att samtliga partier önskar göra en framställning till Kungl. Maj:t. Det visar ju att den uppfattningen existerar inom alla partier att åtgärder måste vidtas och att det finns fog för den kritik som förekommer ute i landet. Att vi sedan har olika uppfattningar om hur man lämpligen skall komma fram till detta resultat är något som vi väl bara får konstatera.

Herr LINDAHL (s) kort genmäle:

Herr talman! Jag tycker att det är litet märkligt med folkpartiets övertro på utredningar. Hur ofta klagas det inte i vårt samhälle över de många utredningarna och hur ofta beskylls inte regeringen för att bara tillsätta utredningar och låta utredningsmaskineriet svälla? På mig verkar det som om folkpartiet nu hade förälskat sig i tanken på en ny trafikpolitisk utredning ovanpå alla de utredningar som redan arbetar och som har berörts tidigare i denna debatt.

Det talas om vad parlamentarikerna skall göra och vad deras insats skulle kunna betyda och det talas även om experterna. Jag har fått klart för mig att vi inte har obegränsad tillgång på experter i detta samhälle och att de främsta experter som står att uppbringa på respektive områden kanske redan är engagerade.

Jag läste en ironisk artikel häromdagen i Svenska Dagbladet där man skrev följande: "Det finns företeelser som vi älskar i vårt dyra fosterland. Dit hör att göra utredningar. Här råder ett fullkomligt utredningsraseri." Så långt Svenska Dagbladet. Jag tror för min del att vi väljer en klokare linje, om vi bygger på de erfarenheter som finns och rustar upp den trafikpolitiska delegationen, så att parlamentariker och experter på skilda områden får ta itu med detta arbete omedelbart.

Herr FRANSSON (c):

Herr talman! I trafikutskottets betänkande nr 6 behandlas bl. a. motion nr 913. I motionen har aktualiserats SJ:s förestående åtgärd att hos regeringen begära tillstånd att lägga ned persontrafiken på järnvägslinjerna Nässjö–Nybro och Växjö–Hultsfred. Ett flertal kommuner med ett betydande befolkningsunderlag och ett antal expanderande tätorter berörs av ifrågavarande järnvägslinjer. Vetlanda och Nässjö centralorter med ett väl utvecklat näringsliv bildar tyngdpunkten inom regionen vid bandelen Nässjö–Nybro. Dessutom finns det ett flertal orter som kan uppvisa en fortgående industriell utveckling. Det är helt naturligt att tillgången till en järnvägslinje är värdefull för dem som bor och har sin sysselsättning inom dessa regioner.

De lönsamhetsberäkningar som statens järnvägar har gjort visar att om persontrafiken skulle överflyttas till landsvägsbussar, så skulle man uppnå en resultatförbättring med ca 975 000 kronor. Detta förslag innebär att människorna i Vetlandaområdet endast skulle få en daglig bussförbindelse med Nybro–Kalmar i jämförelse med att det för närvarande finns tre

tågförbindelser. Vid en ekonomisk beräkning anser jag det vara väsentligt och riktigt att statens järnvägar baserar en jämförelse på samma förutsättningar.

En nedläggning av persontrafiken skulle innebära en kraftigt försämrad service för de människor som bor och arbetar i dessa regioner. Förutsättningarna för att uppnå en regional jämlikhet för denna del av landet skulle därmed ytterligare försvåras. Innehållet i 1963 års trafikbeslut är, om jag har uppfattat det rätt, att varje landsdel skulle garanteras en tillfredsställande trafikförsörjning. Detta måste väl tolkas på så sätt att samhället då var och fortfarande är berett att ta på sig vissa kostnader för att detta mål skall kunna uppnås.

Utskottet har i sitt betänkande behandlat motionen mycket knapphändigt och uttalat att de aktualiserade nedläggningarna bör prövas i vanlig ordning. Utskottet har emellertid på s. 10 i betänkandet gjort följande, som jag ser det, kraftfulla skrivning: "Stor försiktighet måste därför, som riksdagen tidigare understrukit, iakttagas beträffande järnvägsnedläggelser." Ett sådant yttrande hade, tycker jag, varit på sin plats i samband med utskottets behandling av motionen.

Jag sätter min tilltro till utskottets skrivning när det gäller syftet med riktlinjerna för den framtida trafikpolitiken, nämligen att en tillfredsställande trafikförsörjning skall tryggas för landets olika delar och att människorna skall få möjligheter att resa med kollektiva samfärdsmedel. Det är väsentligt att detta fungerar i praktiken. Jag förutsätter därför att både de skäl som har åberopats i vår motion och de som tidigare framkommit under debatten när det gäller ifrågavarande bandelar skall vara så starka att dessa bandelar faller inom den ram som är avgörande för att persontrafiken även i fortsättningen skall kunna upprätthållas i samma omfattning som i dag. Vi som bor i dessa trakter är helt naturligt emot en nedläggning av persontrafiken, eftersom den ersättningstrafik med bussar som föreslås är olämplig, då vägarnas beskaffenhet i vissa avseenden är sådan att de inte tål en ökad trafikbelastning.

Man blir en aning förvånad över statens järnvägars politik. Det har hänt nere i våra trakter i samband med tidigare järnvägsnedläggningar och den busstrafik som satts in i stället, att man nu tagit upp förhandlingar med kommunerna och anser det vara oerhört angeläget att kommunerna ger ersättning till statens järnvägar med motiveringen att även busslinjerna har blivit olönsamma. Säger då kommunen nej till en sådan sak blir följden bara den att även ersättningstrafiken kommer att försvinna, och det är inte att hälsa med tillfredsställelse att de kollektiva trafikmedlen försämras så avsevärt som kommer att ske i dessa regioner.

Med detta, herr talman, vill jag uttala förhoppningen att man från statens järnvägars sida beaktar nödvändigheten av att det finns en god trafikservice i dessa bygder och att man därmed också bibehåller persontrafiken på sträckan Nässjö–Nybro.

Slutligen vill jag yrka bifall till motionen 913.

I detta anförande instämde herrar Björck i Nässjö (m) och Johansson i Skärstad (c).

Herr JANSSON (s):

Herr talman! Debatten kring trafikpolitiken har på senare tid blivit allt intensivare, och naturligtvis måste vi ha förståelse för de bekymmer och problem som många människor i dag känner och upplever inför en trafiksituation som ter sig alltmer komplicerad och tenderar att utvecklas på ett sätt som medför en försämrad trafikservice i glesbygderna, vilket främst drabbar pensionärer och familjer med svagare ekonomiska förutsättningar.

Herr Magnusson i Kristinehamn har här påtalat de opinioner som kommit till uttryck bl. a. i vissa partidistrikt på denna punkt. Han har velat göra gällande att man från vårt partis sida inte skulle ta hänsyn till dessa opinioner. Jag vill för min del säga att detta är fel. Jag tycker att den debatt som förs här i dag och de motioner som väckts om trafikpolitiken är ett gott uttryck för den opinion som finns.

Det förefaller som om den trafikpolitiska debatten blivit snedvriden på ett visst sätt; man söker efter syndabocker, och då har man utmålrat 1963 års trafikpolitiska beslut som den stora syndabocken. Jag får närmast intrycket att det finns de som tror att bara man river upp beslutet av 1963, skulle plötsligt alla våra tåg och bussar och andra kollektiva trafikmedel ha fullt med resande ständigt och jämt, och man skulle inte ha några som helst trafikpolitiska problem. Man skulle inte behöva riskera några fler nedlagda järnvägar eller indragna busslinjer. Man skulle också kunna minska antalet olyckor på våra vägar etc.

Nu vet vi att problemet inte är så enkelt. Det finns trots allt många positiva drag i 1963 års trafikbeslut.

Herr Gustafson i Göteborg berörde här inledningsvis i dag en liten detalj som jag också vill peka på. Det är det förhållandet att genom att man tog beslutet 1963 blev det tillåtet för en jobbare att när han reser till jobbet ta med sig arbetskamrater som får betala en del av kostnaderna för resan. River man upp 1963 års beslut, skulle det på nytt bli olagligt och åtalbart att göra på detta sätt. Jag föreställer mig att inte ens herr Magnusson i Kristinehamn kan vara intresserad av en sådan utveckling. Det måste väl upplevas som fullkomligt otänkbart att riksdagen år 1971 skulle kunna fatta ett så reaktionärt beslut.

I motionen 205, som behandlas i trafikutskottets betänkande nr 6, har vi bl. a. framhållit att vi inte anser det vara realistiskt att tänka sig att riva upp 1963 års trafikbeslut; vi vill i stället fullfölja beslutet. Vi tror att principen att varje trafikgren skall bära sina egna kostnader fortfarande är riktig. När man klagat på SJ:s rationaliseringar och järnvägsnedläggningar måste man komma ihåg att SJ endast tvingats ta konsekvenserna av den trafikpolitiska utveckling som vi har haft i vårt land med ett ständigt växande fordonsbestånd på vägarna och en minskning av det kollektiva trafikunderlaget som följd. Vi har i vår motion menat att man skall fullfölja trafikbeslutet och försöka se till att andra trafikgrenar, som avsikten var, i större utsträckning får bära sitt kostnadsansvar på samma sätt som SJ har tvingats göra.

Det har hänvisats till olika uttalanden och utredningar i detta sammanhang. I vår motion pekar vi på att fil. lic. Bengt Mattsson i Göteborg har försökt uppskatta vad trafikolyckorna kostar samhället i

form av sjukvård, produktionsförluster, egendomsskador, polisutredningar, domstolsförfarande osv. Han har kommit fram till ett så alarmerande högt belopp som 2 miljarder kronor om året. Vi vet att den sammanlagda avgift som bilisten betalar in till staten i form av fordonsskatt och drivmedelsskatt rör sig om ca 3 miljarder kronor per år, och statens kostnader för byggande och underhåll av gator och vägar uppskattas till ca 2 miljarder kronor. Jag vet inte vad Mattssons siffror är värda, men är de riktiga innebär de att två tredjedelar av statens sammanlagda skatteinkomster från bilisten går förlorade i trafikolyckor.

I egenskap av landstingsman och därmed medansvarig för sjukvården i landet vill jag konstatera att de sjukvårdskostnader som trafikolyckorna förorsakar i första hand drabbar landstingen såsom sjukvårdshuvudmän. Å andra sidan får inte landstingen någon del av skatteintäkterna från bilisten, utan kostnaderna för sjukvård på grund av trafikolyckor får bestridas av medborgarna i form av landstingskatt, oavsett om de är bilägare eller inte.

Mot bakgrunden av dessa förhållanden har vi ansett det i hög grad angeläget att det pågående arbetet med att fastställa särskilt vägtrafikens kostnadsansvar energiskt fullföljs och att man i det sammanhanget särskilt uppmärksammar och verkligen klarlägger vad trafikolyckorna på vägar och gator kostar den enskilde och samhället.

Utskottet uttalar att det inte synes erforderligt med någon särskild framställning till Kungl. Maj:t i det avseendet – man anser det självklart att vägkostnadsutredningen kommer att beakta alla de frågor som hänger samman med vägtrafiken och kostnadsansvaret. Man finner det angeläget att såväl denna utredning som övriga utredningar på området påskyndas. Jag kan nöja mig med det uttalandet från utskottet. Låt mig bara uttrycka den förhoppningen att sjukvårdskostnaderna i anledning av trafikolyckor verkligen blir belysta så att vi får ett mått på vilka kostnader landstingen får stå för.

Rent allmänt vill jag uttrycka min tillfredsställelse över det uttalande som trafikutskottet gör på s. 9 i betänkandet. I detta uttalande vill man inte bara ge trafikdelegationen vidgade befogenheter att följa upp det trafikpolitiska beslutet och reformprogrammet utan även ge den vidgat mandat och komplettera dess sammansättning, så att den kan bli ett organ som kan ta nya initiativ på trafikpolitikens område och vara samordnare av det utredningsarbete som pågår. Med den trafikpolitiska utveckling som vi på senare tid har haft i vårt land är det säkert nödvändigt att delegationen får till uppgift att, som utskottet skriver, "följa upp trafikpolitiken med hänsyn till behovet av en effektiv samordning av densamma med lokaliserings- och regionalpolitiken i syfte att skapa det nödvändiga underlaget för trafikpolitiken.

Trafikförsörjningens omfattning och inriktning bör därvid syfta till en positiv befolknings- och näringslivsutveckling för landets olika delar, vilket i sin tur kräver en väl fungerande trafikapparat."

Jag vill, herr talman, starkt understryka detta uttalande och har inget annat yrkande än bifall till utskottets hemställan.

Herr MAGNUSSON i Kristinehamn (vpk) kort genmäle:

Herr talman! Det var inte alls min mening, när jag talade om opinionen ute i de socialdemokratiska partidistrikten, att därmed försöka ställa de socialdemokratiska ledamöterna här till något slags ansvar. Jag bara tog det som ett exempel på hur det ligger till med opinionsbildningen.

Herr Jansson säger att 1963 års beslut har blivit ett slags syndabock, men att det ändå har positiva drag. Som jag sade förut finns det i alla fall många kända personer som gjort det beslutet till syndabock. Jag kan citera en tidning från år 1969, som konstaterar att Arne Geijer på Transports kongress riktar skarp kritik mot 1963 års trafikbeslut och säger att det leder till förhållanden som man inte kan acceptera. Med syftning på den efterföljande diskussionen säger tidningen: "Vad väntar man då på? Det olyckliga beslutet skall naturligtvis snabbt rivas upp."

Jag tycker att det här med att riva upp beslutet är väldigt starka ord, och jag avsåg inte, när jag talade om upphävande av 1963 års beslut att man därmed skulle försöka få tillbaka de mycket negativa inslag som fanns innan 1963 års beslut kom till. Jag tror inte att det skulle vara nödvändigt. Men lika väl som många, enligt vad herr Jansson säger, inbillar sig att alla problem skulle lösas genom ett upprivande av beslutet, är det nog många som tror att allting klarar sig om man kan genomdriva en full tillämpning av det, t. ex. i fråga om kostnadsansvaret för vägtrafiken. Det tillåter jag mig faktiskt att tvivla på. Jag menar att en utredning, som skulle se över riktlinjerna för 1963 års beslut, har många erfarenheter av den förda trafikpolitiken under de här åren att falla tillbaka på, och den måste naturligtvis ta dem i beaktande i sitt arbete. Och jag skulle vilja tillägga att mycket av det man här har varit inne på, när man säger sig acceptera de bärande principerna i 1963 års beslut men ändå kommer med en massa planeringsförslag – som enligt min mening inte rimmar med 1963 års beslut – tyder på att det förefinns vissa motsättningar i debatten.

Herr JANSSON (s) kort genmäle:

Herr talman! Jag konstaterar med tillfredsställelse att herr Magnusson i Kristinehamn nu avsevärt har mildrat sin kritik mot de socialdemokratiska organisationerna, som han ville göra gällande inte följde upp de här opinionerna. Dessutom säger han när det gäller upphävande av trafikbeslutet att han anser att det inte är så nödvändigt. Det innebär tydligen att herr Magnusson frånträder sin reservation till utskottets betänkande, för i den yrkar han ju uttryckligen på att 1963 års trafikpolitiska beslut skall rivas upp. Om herr Magnusson nu i en handvändning har ändrat mening, så tycks den här lilla debatten ha haft en viss effekt, och det hälsar jag med tillfredsställelse.

Herr MAGNUSSON i Kristinehamn (vpk) kort genmäle:

Herr talman! Nu måste väl herr Jansson ha missuppfattat mig. Vad jag sade var att ett upphävande av beslutet inte behöver innebära att man skulle få tillbaka de negativa inslag, som fanns i trafikpolitiken före 1963 års beslut, och att jag tror att en utredning, som skulle ompröva

riktlinjerna för 1963 års beslut, måste ta hänsyn till och ha nytta av de erfarenheter som dragits av det trafikpolitiska arbete som har pågått efter 1963. Jag sade däremot inte att jag har ändrat ståndpunkt i den här frågan, för det har jag absolut inte.

Herr BÖRJESSON i Falköping (c):

Herr talman! De många motionerna som utskottet här har behandlat och dagens långa trafikdebatt ger belägg för att denna fråga är i högsta grad aktuell.

Enligt de riktlinjer som riksdagen drog upp för den statliga trafikpolitiken genom beslutet hösten 1963 skall konkurrens råda mellan trafikgrenarna, och var och en av dessa skall i princip svara för sina kostnader. Målet för trafikpolitiken skall vara, som trafikutskottet i sitt betänkande nr 6 framhåller, att landets olika delar skall erhålla en tillfredsställande transportförsörjning i former som även tillgodoser kraven på effektivitet och kostnadsansvar.

Nackdelarna med 1963 års trafikpolitiska beslut har framträtt mer och mer. Här är inte platsen att söka efter syndabocker. Även jag är en av dem som var med om 1963 års trafikbeslut. Men jag kunde knappast tänka mig att resultatet skulle bli av den art som det nu har blivit. Vi har ju kunnat konstatera en omfattande nedläggning av järnvägar. Att den skulle bli så omfattande kunde vi knappast räkna med. Nedläggningen av järnvägslinjerna har inneburit en försämrad trafikservice i de orter som berörs av nedläggningen. Man kan säga att trafikförsörjningen därför i stora delar av landet har blivit otillfredsställande. Jag tänker inte minst på glesbygdernas folk.

De problem som uppstår till följd av undermåliga kommunikationer har både näringspolitiska och sociala aspekter. Det är angeläget att den pågående utvecklingen mot försämrade trafikförhållanden snabbt brytes. Detta kan enligt min mening endast ske genom att man ser över 1963 års trafikbeslut, omprövar tillämpningsföreskrifterna i anledning av detta beslut och lägger erfarenheterna från 1963 års trafikbeslut till grund för nya ställningstaganden.

Herr talman! Jag skall i fortsättningen endast beröra järnvägstrafiken. Vad jag i detta sammanhang vill framhålla är angelägenheten av att man försöker leda över transporterna från landsvägarna till den spårbundna trafiken, nämligen järnvägarna. Det är samhällsekonomiskt försvarbart att man från samhällets sida i större utsträckning än som för närvarande sker – jag tänker på statens bidrag till driften av de olönsamma järnvägslinjerna – exempelvis under en övergångstid subventionerar järnvägsdriften för att på så sätt lära allmänheten att utnyttja järnvägarnas tjänster. En sådan åtgärd skulle innebära vissa lättnader för trafiken på våra vägar. Det skulle bli mindre antal olyckor där, och vad detta skulle innebära i kostnadsbesparingar förstår nog var och en. Det är både fråga om människoliv och materiella skador.

Vidare är ju järnvägstrafiken att föredra även ur miljösynpunkt. Allt talar för önskvärdheten av att öka den spårbundna trafiken. Det synes angeläget att statens järnvägar på olika sätt söker stimulera allmänheten att vid resor använda järnvägarna. Detta måste ske främst genom att

biljettpriset hålles vid en sådan nivå att man som resenär finner att järnvägsresa är avsevärt billigare än något annat färdssätt.

Jag vet att det förekommit prisrabattering på vissa järnvägssträckor, och jag skulle vilja fråga kommunikationsministern: Vilka erfarenheter har man vunnit av dylika rabatteringar?

I Canada har, i syfte att öka lönsamheten för de kanadensiska järnvägarna, förekommit ett särskilt service- och prissättningsystem. Förutom ökad service i form av kortare restider, anpassning av tidtabeller till konsumentkrav, modernare vagnpark på långreselinjerna och fria måltider för sovvagnspassagerarna, på vissa linjer infördes nya taxor, innebärande reduktioner av den genomsnittliga passagerartaxan, varierande mellan olika regioner. Enligt vad jag kunnat inhämta – tyvärr är de siffror jag har till mitt förfogande ett par år gamla – skulle resultatet av de kanadensiska försöken vara mycket tillfredsställande.

Jag skulle vara intresserad av att få ett svar på om dessa kanadensiska erfarenheter just när det gäller prisrabatteringen har uppmärksamats av statens järnvägar. Och om erfarenheterna är goda, skulle det inte finnas anledning, herr kommunikationsminister, att pröva den prisrabatteringsidé som Canada har genomfört?

Herr talman! Utskottsmajoriteten har inte velat biträda motionen 36. Jag konstaterar detta men kan notera att utskottet i sin skrivning till viss del ändock tillmötesgått de önskemål som vi motionärer haft. Utskottsmajoriteten framhåller bl. a. att flera utredningar är sysselsatta med olika problem av trafikpolitisk betydelse och att de olika utredningarnas arbete bör påskyndas. Vad gäller ett trafikpolitiskt organ som skulle följa upp de trafikpolitiska åtgärderna, så finns redan ett sådant – den trafikpolitiska delegationen – och utskottet anför att delegationen skall följa upp trafikpolitiken med hänsyn till behovet av en effektiv samordning av densamma, med hänsyn till lokaliserings- och regionalpolitiken och med hänsyn till trafikförsörjningens omfattning och inriktning samt att arbetet skall syfta till en positiv befolknings- och näringsutveckling i landets olika delar.

De synpunkter som jag framfört beträffande åtgärder för att söka leda över trafiken från landsvägarna till järnvägarna förutsätter jag kommer att prövas av trafikpolitiska delegationen. Jag förutsätter också att delegationen i sitt fortsatta arbete skall med uppmärksamhet följa trafikutvecklingen i landets olika delar och föreslå åtgärder som syftar till att skapa en god trafikservice till lägsta möjliga kostnad. Skulle det visa sig att godtagbara resultat ej uppnås förbehåller jag mig rätten att återkomma.

Herr GUSTAVSSON i Nässjö (s):

Herr talman! Jag skall försöka fatta mig kort.

Först några ord till herr Magnusson i Kristinehamn, som försöker göra sig till tolk för vad en del socialdemokratiska fackliga organisationer tycker och också för vad exempelvis SSU tycker. Det är en väsentlig skillnad i utgångspunkterna när det gäller den kritik av trafikpolitiken, som herr Magnusson framför och den diskussion som förs inom arbetarrörelsen. Där är man i allmänhet inte alls intresserad av det upphävande av 1963 års beslut som herr Magnusson vill ha. Vad man

diskuterar – och det är väsentligt och positivt – är tillämpningen av 1963 års beslut, men man accepterar de grundläggande principerna för beslutet. Jag tycker det är litet förmädet av herr Magnusson i Kristinehamn att som kommunist försöka göra sig till tolk för de stämningar som finns inom det socialdemokratiska partiet.

Sedan vill jag bara med några ord kommentera motionen 927 och de delar av utskottets betänkande som berör den. I motionens tre att-satser har hemställts att den kollektiva trafiken prioriteras, att överväganden görs att kraftigt nedskryta i SJ nedlagt kapital, samt att den kollektiva trafikens förutsättningar att fullfölja sina sociala och allmänna samhällsuppgifter främjas. Därför är det med mycket stor tillfredsställelse som jag har läst dels propositionen 85, dels utskottets betänkande över motionen. Där konstaterar jag att en av motionens att-satser har blivit helt tillgodosedd. Självklart är propositionen mycket positiv, eftersom ett bifall till propositionen och till utskottets hemställan innebär en förbättrad konkurrenssituation för SJ:s del.

Samma grad av tillfredsställelse kan jag inte notera beträffande de delar av utskottets betänkande som berör de båda andra att-satserna. Som jag sade förut har tillämpningen av 1963 års trafikpolitiska beslut utsatts för viss kritik med inslag som enligt min uppfattning är värda beaktande. Detta gäller framför allt hänsynen till en total samhällsekonomisk bedömning. Även om jag i likhet med herr Zachrisson hoppas på mera konkreta uttalanden från utskottet, konstaterar jag att utskottets skrivning ändå är ett steg framåt.

Utskottet skriver också – och det har tagit stort utrymme i denna debatt – att trafikpolitiska delegationen skall få sitt mandat utvidgat och att utredningsarbetet skall samordnas på ett mera aktivt sätt. Om detta sedan medför en ytterligare anpassning till de samhällsekonomiska kraven, så har något mycket positivt hänt.

Slutligen skall vi komma ihåg att trafikpolitikens utformning också är en fråga om jämlikhet. De människor som drabbas av en dålig eller obefintlig kollektiv trafik är oftast de svagaste i samhället. Det är t. ex. människor som av ekonomiska skäl inte har råd att skaffa bil, som bor i glesbygd eller som på grund av socialt, fysiskt eller psykiskt handikapp inte själva har möjligheter att lösa sin transportfråga. Självklart kan inte alla dessa problem lösas inom den allmänna trafikpolitikens ram, men vi måste i så stor utsträckning som möjligt vid planeringen utgå från den svages krav.

Detta måste, herr talman, vara utgångspunkten för en aktiv jämlikhetspolitik också på trafikpolitikens område.

Herr MAGNUSSON i Kristinehamn (vpk) kort genmäle:

Herr talman! Jag har här blivit anklagad för att söka göra mig till tolk för den opinion som finns i den socialdemokratiska rörelsen mot den förda politiken. Jag har emellertid sett det så att jag velat registrera den opinion som utanför detta hus finns mot den förda trafikpolitiken både inom den socialdemokratiska rörelsen och inom andra politiska eller fackliga rörelser. Och eftersom jag i trafikutskottet var ensam om att framföra kritik mot 1963 års beslut som sådant är det klart att jag

registrerar alla de yttringar i den vägen som finns utanför detta hus, så mycket mer som jag också har tyckt mig spåra att jag är ganska ensam här om den uppfattningen.

Jag vill alltså notera att det finns en stark opinion utanför riksdagen mot 1963 års beslut som sådant. När man öppet kritiserar riktlinjerna för 1963 års beslut och anser att de är felaktiga, då tror jag den har fattat saken litet fel som säger att kritiken inte skulle avse 1963 års beslut som sådant utan endast tillämpningen av det. Kritiserar man riktlinjerna för 1963 års beslut är man också kritisk mot 1963 års beslut som sådant. Konsekvensen av detta blir då att man måste kräva ett upphävande eller en omprövning. Orden har vi diskuterat inom trafikutskottet; man kanske inte alltid använder det ord som egentligen vore mest adekvat, men vad man syftar till är ju ändå att åstadkomma en grundläggande förändring i trafikpolitikens inriktning, en förändring som gäller hela det trafikpolitiska området. Det var också min avsikt med den reservation som vi behandlar här i dag.

Herr GUSTAVSSON i Nässjö (s) kort genmäle:

Herr talman! Jag kan hålla med herr Magnusson i Kristinehamn om att man nog inte alltid använder de ord som är mest adekvata. Vad det är fråga om här är alltså två grundläggande saker: antingen ett upphävande av beslutet eller en översyn av tillämpningen av beslutet. Jag lovar, herr talman, att jag aldrig skall beskylla herr Magnusson för att vara någon nyansernas mästare.

Herr MAGNUSSON i Kristinehamn (vpk) kort genmäle:

Herr talman! Det är alltså skillnad mellan att kräva en omprövning och översyn av riktlinjerna för trafikpolitiken och att kräva en översyn av tillämpningen av desamma. Det tycks inte herr Gustavsson i Nässjö fatta. Han kanske inte heller är någon nyansernas mästare.

Herr LINDBERG (s):

Herr talman! Efter den långa debatt som förevarit finns det självfallet inte mycket att tillägga i denna fråga. Jag skall inledningsvis be att få instämma i herr Brundins, herr Dahlgrens och herr Mellqvists inledningsanföranden, som jag tyckte var utmärkta alla tre. I övrigt lovar jag att fatta mig mycket kort.

Debatten har till stor del bestått av en diskussion kring det förslag som folkpartiet framfört i sin reservation om en parlamentarisk utredning och om en översyn av trafikpolitiken. Flera talare har här bevisat svagheten i förslaget. Herr Gustafsons i Göteborg halmstrå i debatten har blivit det uttalande som kommunikationsministern en gång gjort om att tillsätta en utredning efter vägkostnadsutredningen; till det hänvisar herr Gustafson. Jag hoppas att vi skall kunna övertala kommunikationsministern att avstå från tillsättandet av den utredningen, därför att det här arbetet helt logiskt måste vara en uppgift för den trafikpolitiska delegationen, som vi nu har föreslagit skall få utvidgat mandat. Den bör ha kommit så långt i sitt arbete att den är väl lämpad att göra den utvärdering av vägkostnadsutredningens resultat som då behövs.

Herr Torwald gick till angrepp mot SJ och tog exempel från en viss bandel; han påstod att SJ vill slå ihjäl den bandelen. Ja, jag skall inte uppträda som någon försvarsadvokat för SJ i den här debatten, men jag skulle vilja säga till herr Torwald: Ta inte i så skjortan spricker! Det är en våldsamt anklagelse han riktar mot SJ i detta sammanhang, men de logiska motiveringarna har uteblivit. Jag förstår inte vad det skulle finnas för anledning för SJ att slå ihjäl vissa bandelar, även om SJ skall driva sin verksamhet i enlighet med lönsamhetsprincipen. Herr Torwald känner ju till lika väl som jag att SJ har bidrag från staten för de icke lönsamma bandelarna. Därför finns det knappast någon anledning att tro att SJ skulle med berätt mod försöka hitta motiv för att lägga ned bandelar. Motiv finns det alldeles säkert tillräckligt med ändå.

Herr TORWALD (c) kort genmäle:

Herr talman! Låt mig bara konstatera faktum! Jag sade att man får det *intrycket* av det sätt på vilket tidtabellen byggs upp – att SJ vill urholka trafikunderlaget på den aktuella bandelen. Från Sunne kan man alltså inte åka med tåg förrän kl. 9.05, medan det däremot finns två busslägenheter, en kl. 6.25 och en kl. 8.45. Jag frågade, hur många passagerare det blir kvar till tåget kl. 9.05. För resor till Sunne har SJ lagt upp en så underbar tidtabell, att man inte kan komma till Sunne med tåg förrän kl. 12.04. Åker man däremot buss kan man komma dit kl. 8.20 och 11.10.

Mot den bakgrunden, sade jag, är det inte underligt att allmänheten och även jag får det *intrycket* att SJ är på väg att konkurrera bort den spårbundna trafiken på Fryksdalsbanan med hjälp av sina egna bussar.

Herr GUSTAFSON i Göteborg (fp):

Herr talman! Herr Lindberg tycker inte om parlamentariska utredningar, och han kom i debattens sista minut med en ganska sensationell upplysning. Han säger: Jag hoppas att vi skall kunna övertala kommunikationsministern att frångå sin utfästelse att senare tillsätta en parlamentarisk utredning som skall bearbeta vägkostnadsutredningens resultat. Jag vet inte om herr Lindberg talar på den socialdemokratiska gruppens vägnar. I så fall är det en mycket sensationell upplysning.

Överläggningen var härmed slutad.

Trafikutskottets betänkande nr 5

Kammaren biföll vad utskottet i detta betänkande hemställt.

Trafikutskottets betänkande nr 6

Punkten 1

Propositioner gavs på bifall till dels utskottets hemställan, dels reservationen nr 1 av herrar Gustafson i Göteborg och Sellgren, och förklarades den förra propositionen vara med övervägande ja besvarad. Sedan herr Gustafson i Göteborg begärt votering upplästes och godkändes följande voteringsproposition:

Den som vill att kammaren bifaller trafikskottets hemställan i betänkandet nr 6 punkten 1 röstar ja,
den det ej vill röstar nej.
Vinner nej har kammaren bifallit reservationen nr 1 av herrar Gustafson i Göteborg och Sellgren.

Nr 85

Torsdagen den
13 maj 1971

*Den statliga trafik-
politiken m. m.*

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

Ja — 251
Nej — 54
Avstår — 2

Punkten 2

Utskottets hemställan bifölls.

Punkten 3

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

Den som vill att kammaren till kontraposition i huvudvoteringen angående trafikskottets hemställan i betänkandet nr 6 punkten 3 antar reservationen nr 2 a av herrar Gustafson i Göteborg och Sellgren röstar ja, den det ej vill röstar nej.

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

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

Ja — 63
Nej — 24
Avstår — 219

I enlighet härmed blev följande voteringsproposition uppläst och godkänd:

Torsdagen den
13 maj 1971

*Den statliga trafik-
politiken m. m.*

Den som vill att kammaren bifaller trafikutskottets hemställan i betänkandet nr 6 punkten 3 röstar ja, den det ej vill röstar nej.

Vinner nej har kammaren bifallit reservationen nr 2 a av herrar Gustafson i Göteborg och Sellgren.

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

Ja	—	246
Nej	—	54
Avstår	—	6

Punkterna 4–6

Kammaren biföll vad utskottet i dessa punkter hemställt.

Punkten 7

Propositioner gavs på bifall till dels utskottets hemställan, dels utskottets hemställan med den ändring däri, som föranleddes av bifall till motionen nr 913, och förklarades den förra propositionen vara med övervägande ja besvarad.

Punkten 8

Propositioner gavs på bifall till dels utskottets hemställan, dels reservationen nr 3 av herrar Gustafson i Göteborg och Sellgren, och förklarades den förra propositionen vara med övervägande ja besvarad. Sedan herr Gustafson i Göteborg begärt votering upplästes och godkändes följande voteringsproposition:

Den som vill att kammaren bifaller trafikutskottets hemställan i betänkandet nr 6 punkten 8 röstar ja, den det ej vill röstar nej.

Vinner nej har kammaren bifallit reservationen nr 3 av herrar Gustafson i Göteborg och Sellgren.

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

Ja	—	248
Nej	—	54
Avstår	—	2

Punkterna 9–13

Kammaren biföll vad utskottet i dessa punkter hemställt.

Punkten 14

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

Den som vill att kammaren bifaller trafikutskottets hemställan i betänkandet nr 6 punkten 14 röstar ja,

den det ej vill röstar nej.

Vinner nej har kammaren bifallit reservationen nr 4 av herrar Gustafson i Göteborg och Sellgren.

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

Ja	–	247
Nej	–	57
Avstår	–	2

Punkterna 15 och 16

Kammaren biföll vad utskottet i dessa punkter hemställt.

På förslag av herr tredje vice talmannen beslöt kammaren uppskjuta behandlingen av återstående ärenden på föredragningslistan till kl. 19.30.

§ 16 Interpellation nr 120 ang. läroböckerna i grundskolan

Ordet lämnades på begäran till

Herr NELANDER (fp), som yttrade:

Herr talman! I samband med grundskolans reviderade läroplan fick ämnet kristendomskunskap en förändrad ställning i grundskolans timplan. Religionskunskap, som blev den nya benämningen på ämnet, inordnades på likametodiska villkor i orienteringsämnesgruppen. Detta innebär att ämnets särskilda timmar på schemat försvann och att lärarna har att i sin årskursplanering se till att ämnet får det årstimtal som timplanen anger.

På mellanstadiet är religionskunskapen det enda orienteringsämne som helt fått sin arbetssituation förändrad. Ämnet har att medverka i samlad undervisning. Den ämnesbundna undervisningen, i första hand i bibelkunskap, sker lämpligen i koncentrationsundervisningens form, dvs. alla orienteringsämnestimmarna under en vecka tas då i anspråk.

Lärarna på mellanstadiet kan inte i ämnet religionskunskap som i de övriga orienteringsämnena falla tillbaka på tidigare undervisningserfarenhet. Tillgången på lämpliga läromedel blir därför av avgörande betydelse i detta ämne. Nu har det visat sig att ett läromedel som utger sig för att omfatta samtliga orienteringsämnena – Isling-Cullert, Människan, naturen, samhället – har av statens läroboksnämnd godkänts för praktisk övning i

årskurs 4, trots att hela bibelkunskapsdelen i religionskunskap saknas. Vid behandlingen i statens läroboksnämnd av nämnda läromedel antecknades till protokollet att detta måste anges i förordet till läromedlet. Nämndens granskare hade avstyrkt godkännande.

Normalt godkänner skolkommunerna, t. ex. Stockholm, inköp av endast ett läromedel i varje ämne. Då det nämnda läromedlet utger sig för att omfatta samtliga orienteringsämnen, blir effekten den, att i de rektorsområden, där detta läromedel används, elverna får undervisning endast i den del av ämnet religionskunskap som ingår i samlad undervisning. Någon undervisning i bibelkunskap, som uppskattningsvis utgör hälften av ämnet, förekommer inte. Undervisningstiden tas i anspråk för andra orienteringsämnen.

Med anledning av vad i det föregående anförts anhåller jag om kammarens tillstånd att till utbildningsministern få framställa följande fråga:

Vilka åtgärder är statsrådet beredd att vidta för att innehållet i läroböckerna skall stå i överensstämmelse med läroplanerna?

Denna anhållan bordlades.

§ 17 Anmälades och bordlades Kungl. Maj:ts proposition nr 114 med förslag till lag om straff för trafikbrott som begåtts utomlands, m. m.

§ 18 Anmälades och bordlades motionen nr 1480 av herr *Bohman m. fl.* i anledning av Kungl. Maj:ts proposition nr 115 angående komplettering av riksstatsförslaget för budgetåret 1971/72, m. m.

§ 19 Meddelande ang. enkla frågor

Meddelades att följande enkla frågor framstälts, nämligen

den 13 maj av

Nr 240 Herr *Ringaby* (m) till herr justitieministern om åtgärder mot nedskräpning inom område med stadsmässig bebyggelse:

Är herr statsrådet redo föreslå åtgärder syftande till ett skydd mot nedskräpning i stadsmässig bebyggelse motsvarande det skydd mot nedskräpning i naturen som erbjuds genom naturvårdslagens § 23 och § 37?

Nr 241 Herr *Wikström* (fp) till herr socialministern om ekonomiskt stöd till föreningen Adoptionscentrum:

Är statsrådet beredd att stödja föreningen Adoptionscentrums begäran om ekonomiskt bidrag för sin verksamhet?

den 12 maj av

Nr 85

Torsdagen den
13 maj 1971

Nr 242 Herr *Engström* (vpk) till herr civilministern angående omprövning av beslut om fastställande av stadsplan i vissa fall:

Anser statsrådet att regeringen bör ompröva beslut om fastställande av stadsplan, där trafiklösningar i äldre stadsbebyggelse gör ingrepp i miljömässigt värdefull grönska?

den 13 maj av

Nr 243 Herr *Wikström* (fp) till herr försvarsministern angående placeringen av vapenfria tjänstepliktiga vid tjänstgöring som ungdomsledare:

Kommer systemet med tjänstgöring för vapenfria tjänstepliktiga som ungdomsledare att förändras med avseende på deras placering?

Nr 244 Herr *Olsson* i Stockholm (vpk) till herr finansministern angående beräkningen av pensionsgrundande inkomst:

När avser statsrådet att ta något initiativ i syfte att höja gränsen 500 kronor för kostnad i anställningen, varigenom större andel av intjänt lön kan bli pensionsgrundande inkomst?

Nr 245 Herr *Wijkman* (m) till herr statsrådet Moberg angående beredande av sysselsättning för nytutexaminerade akademiker:

Anser herr Statsrådet att problemet att bereda nytutexaminerade akademiker adekvat sysselsättning är en angelägenhet inte bara för akademikerna själva utan även för regeringen?

§ 20 Kammaren åtskildes kl. 17.05.

In fidem

SUNE K. JOHANSSON

/Solveig Gemert