

1976/77:109

Nr 109

Fredagen den
15 april 1977

Fredagen den 15 april

Kl. 09.00

*Meddelande om
ändring i den
preliminära
tidsplanen*

*Den statliga
trafikpolitiken,
m. m.*

§ 1 Meddelande om ändring i den preliminära tidsplanen

Herr TALMANNEN:

I stället för det arbetsplenum som utsatts till fredagen den 22 april kl. 09.00 anordnas ett bordläggningsplenum för fråge- och interpellations-svar med början kl. 13.00.

Den till onsdagen den 20 april planerade debatten rörande högskole-reformen är framflyttad till ett senare tillfälle.

§ 2 Herr talmannen meddelade att herr *Hallgren* denna dag återtagit sin plats i riksdagen, varigenom fröken Johanssons uppdrag som ersättare för honom upphört.

§ 3 Föredrogs och hänvisades

Motion

1976/77:1559 till jordbruksutskottet

§ 4 Föredrogs och bifölls interpellationsframställningen 1976/77:134.

§ 5 Den statliga trafikpolitiken, m. m.

Föredrogs trafikutskottets betänkande 1976/77:18 med anledning av motioner angående den statliga trafikpolitiken, m. m.

I detta betänkande behandlades motionerna

1976/77:111 av herr Persson i Karlstad m. fl. (s),

1976/77:114 av herr Wååg m. fl. (s),

1976/77:154 av herrar Björck i Nässjö (m) och Hovhammar (m),

1976/77:156 av herr Johnsson i Blentarp m. fl. (s), vari hemställets att riksdagen hos regeringen skulle anhålla om

1. förslag om att samordnad beställningscentral för taxi skulle finnas i varje kommun,

2. att framkörningsavgift ej fick tas ut utöver fastställt påslag,

3. att trafiknämnd vid behandling av ansökan om trafiktillstånd obligatoriskt skulle infordra yttrande från berörd kommun,

1976/77:208 av herrar Wictorsson (s) och Ulander (s),

1976/77:212 av herr Lövenborg (vpk) och fru Marklund (vpk), vari föreslagits

Fredagen den
15 april 1977

*Den statliga
trafikpolitiken,
m. m.*

1. att riksdagen hos regeringen begärde utredning om de totala samhällsekonomiska konsekvenserna av övergång från timmerflottning till lastbilstransport,

2. att riksdagen hos regeringen hemställde om förslag till åtgärder, utarbetade på grundval av denna utredning, syftande till att styra virkestransporterna till det från samhällsekonomisk synpunkt mest lönsamma transportsättet,

1976/77:283 av herr Andersson i Gävle m. fl. (s),

1976/77:288 av herr Karlsson i Malung m. fl. (s),

1976/77:289 av herr Rosqvist m. fl. (s),

1976/77:387 av herr Nilsson i Uddevalla m. fl. (s),

1976/77:503 av herr Danell (m),

1976/77:506 av herr Gustafsson i Ronneby m. fl. (s, c, m, fp), vari hemställts att riksdagen hos regeringen begärde åtgärder för elektrifiering av järnvägslinjen Karlskrona–Kristianstad,

1976/77:507 av herr Gustavsson i Nässjö m. fl. (s),

1976/77:513 av herr Sundgren m. fl. (s),

1976/77:556 av herr Högström m. fl. (s),

1976/77:798 av herr Andersson i Ljung (m),

1976/77:802 av herr Dahlberg m. fl. (m),

1976/77:806 av herrar Gustafsson i Borås (fp) och Karl Bengtsson i Varberg (fp),

1976/77:810 av herr Häll m. fl. (s), vari hemställts att riksdagen beslutade hos regeringen anhålla om åtgärder som syftade till att priset på frakt av malm från gruvorna i Malmberget och Kiruna anpassades till SJ:s faktiska fraktkostnader,

1976/77:812 av herr Johansson i Växjö m. fl. (c, m),

1976/77:815 av herr Jonsson i Alingsås m. fl. (fp, s, c, m, vpk),

1976/77:819 av herr Lindblad (fp),

1976/77:820 av herr Lövenborg m. fl. (vpk), vari yrkats

1. att riksdagen hos regeringen hemställde att LKAB skulle undantas från SJ:s taxehöjning för 1977,

2. att riksdagen hos regeringen hemställde om en förutsättningslös översyn av SJ:s taxepolitik för malmtransporter,

1976/77:828 av herr Rejdnell (fp),

1976/77:829 av herr Rejdnell m. fl. (fp),

1976/77:830 av herr Sandberg (c),

1976/77:969 av herr Clarkson (m),

1976/77:1186 av herr Josefson m. fl. (c),

1976/77:1187 av herr Lindahl i Hamburgsund (fp),

1976/77:1204 av herr Sellgren m. fl. (fp), vari hemställts att riksdagen hos regeringen begärde att trafikpolitiska utredningen genom tilläggsdirektiv gavs i uppdrag att framlägga förslag till ett järnvägspolitiskt program på grundval av de i motionen redovisade principerna,

1976/77:1206 av fru Tillander (c),

1976/77:1208 av herr Werner m. fl. (vpk), vari såvitt nu var i fråga

Fredagen den
15 april 1977

*Den statliga
trafikpolitiken,
m. m.*

(yrkandena 2 och 3) föreslagits

2. att riksdagen beslutade att hos regeringen hemställa om utredning och förslag om förbättringar av den inre sjöfarten i enlighet med vad som anförts i motionen,

3. att riksdagen beslutade att i övrigt ge regeringen till känna vad i motionen anförts,

1976/77:1209 av herrar Wirmark (fp) och Strömberg i Botkyrka (fp),

1976/77:1212 av herrar Ångström (fp) och Nilsson i Agnäs (m),

1976/77:1318 av herr Mellqvist m. fl. (s), vari hemställdts

1. att riksdagen gav regeringen till känna vad som anförts i motionen om den trafikpolitiska målsättningen och utgångspunkterna för den framtida trafikpolitiken,

2. att riksdagen hos regeringen begärde att åtgärder vidtogs för att bygga upp ett sammanhållet planeringssystem på trafikpolitikens område,

3. att riksdagen hos regeringen begärde att en funktionell och samhällsekonomiskt betingad avgränsning av SJ:s affärsbanenät kom till stånd och att reviderade principer för beräkning av SJ:s driftsättning för trafiken på det trafiksvaga nätet snarast förelades riksdagen,

4. att riksdagen hos regeringen begärde att åtgärder vidtogs för att utveckla den kollektiva trafiken samt skapa förutsättningar för regionala rabattkort och ett nytt bussbidragssystem,

5. att riksdagen hos regeringen begärde att omedelbara åtgärder vidtogs för att utveckla en effektiv och förbättrad godstrafikförsörjning, syftande till en förstärkning av järnvägens konkurrenskraft och en riktig avvägning mellan landsvägstrafik, järnvägstrafik och sjöfart.

Utskottet hemställde

1. att riksdagen skulle

a. avslå motionerna 1976/77:1208, yrkandena 2 och 3, samt 1976/77:1318, yrkandena 1, 2 och 5,

b. avslå motionen 1976/77:289,

c. avslå motionen 1976/77:208,

2. att

a. motionerna 1976/77:1204 och 1976/77:1187 inte föranledde någon särskild åtgärd från riksdagens sida,

b. riksdagen skulle avslå motionen 1976/77:1318, yrkandet 3,

3. att riksdagen skulle

a. avslå motionen 1976/77:283,

b. avslå motionen 1976/77:802,

c. avslå motionen 1976/77:806,

d. avslå motionen 1976/77:829,

4. att riksdagen skulle avslå motionerna 1976/77:810 och 1976/77:820,

5. att riksdagen skulle

a. avslå motionen 1976/77:513,

b. avslå motionen 1976/77:1212,

c. avslå motionen 1976/77:111,

Fredagen den
15 april 1977.

*Den statliga
trafikpolitiken,
m. m.*

6. att riksdagen skulle
 - a. avslå motionen 1976/77:154,
 - b. avslå motionen 1976/77:507,
7. att riksdagen skulle
 - a. avslå motionen 1976/77:288,
 - b. avslå motionen 1976/77:387,
 - c. avslå motionen 1976/77:828,
 - d. avslå motionen 1976/77:1186,
8. att riksdagen som sin mening gav regeringen till känna vad utskottet anført med anledning av motionen 1976/77:506 om järnvägslinjen Karlskrona-Kristianstad,
9. att motionen 1976/77:556 inte föranledde någon särskild åtgärd från riksdagens sida,
10. att motionerna 1976/77:798 och 1976/77:815 inte föranledde någon särskild åtgärd från riksdagens sida,
11. att motionen 1976/77:1206 inte föranledde någon särskild åtgärd från riksdagens sida,
12. att motionerna 1976/77:114 och 1976/77:812 inte föranledde någon särskild åtgärd från riksdagens sida,
13. att riksdagen skulle avslå motionerna 1976/77:503 och 1976/77:1209,
14. att motionen 1976/77:969 inte föranledde någon särskild åtgärd från riksdagens sida,
15. att riksdagen skulle
 - a. avslå motionen 1976/77:1318, yrkandet 4,
 - b. avslå motionen 1976/77:819.
16. att riksdagen skulle avslå motionen 1976/77:156,
17. att motionen 1976/77:212 inte föranledde någon särskild åtgärd från riksdagens sida,
18. att riksdagen skulle avslå motionen 1976/77:830.

Följande fem reservationer hade avgivits av herrar Mellqvist, Lindahl i Lidingö, Hjorth, Hugosson, Rosqvist, Zachrisson och Östrand (samtliga s)

1. beträffande den trafikpolitiska målsättningen m. m., vari reservanternas ansett att utskottet under 1 a bort hemställa
att riksdagen skulle med avslag på motionen 1976/77:1208, yrkandena 2 och 3, samt med anledning av motionen 1976/77:1318, yrkandena 1, 2 och 5, som sin mening ge regeringen till känna vad reservanternas anført beträffande den trafikpolitiska målsättningen, ett sammanhållet planeringssystem på trafikpolitikens område och behovet av omedelbara åtgärder för en effektiv och förbättrad godstrafikförsörjning,
2. beträffande vissa järnvägs- och taxefrågor m. m., vari reservanternas ansett att utskottet under 2 bort hemställa
att
a. riksdagen med anledning av motionerna 1976/77:1204 och

Fredagen den
15 april 1977

*Den statliga
trafikpolitiken,
m. m.*

1976/77:1318, yrkandet 3, som sin mening gav regeringen till känna vad reservanterna anfört beträffande de i motionerna upptagna frågorna om ett järnvägspolitiskt program och SJ:s affärsbanenät m. m.,

b. motionen 1976/77:1187 inte föranledde någon särskild åtgärd från riksdagens sida,

3. beträffande vissa järnvägs- och taxefrågor m. m. (i vad avsåg SJ:s taxor för vissa malmtransporter), vari reservanterna ansett att utskottet under 4 bort hemställa

att riksdagen med anledning av motionerna 1976/77:810 och 1976/77:820 som sin mening gav regeringen till känna vad reservanterna anfört rörande malmtransporter m. m.,

4. beträffande vissa frågor berörande kollektivtrafiken m. m., vari reservanterna ansett att utskottet under 15 a bort hemställa

att riksdagen skulle med anledning av motionen 1976/77:1318, yrkandet 4, som sin mening ge regeringen till känna vad reservanterna anfört beträffande åtgärder för att utveckla den kollektiva trafiken och skapa förutsättningar för regionala rabattkort och ett nytt bussbidragssystem,

5. beträffande övriga frågor (i vad avsåg beställningscentral för taxi m. m.), vari reservanterna ansett att utskottet under 16 bort hemställa

att riksdagen med anledning av motionen 1976/77:156 som sin mening gav regeringen till känna vad reservanterna anfört beträffande åtgärder för bättre taxiservice m. m.

Till betänkandet hade fogats ett särskilt yttrande beträffande den trafikpolitiska målsättningen m. m. (i vad avsåg motionen 1976/77:289 om ett samordnande organ för trafikplaneringsfrågor m. m.) av herr Rosqvist (s).

Herr MELLQVIST (s):

Herr talman! Intresset för den statliga trafikpolitiken är såväl inom som utom riksdagen mycket stort. Inte mindre än 35 motioner har väckts i anslutning till dessa mycket väsentliga samhällsproblem. Inom utskottet har vi varit överens beträffande några av de motioner vi haft att behandla, men när det gäller själva principerna för utformningen av den framtida trafikpolitiken har vi inte kunnat uppnå enighet. Den borgerliga majoriteten sätter all sin tillit till departementet och tror sig där kunna finna den enda garantin för en ny politik, utan att på något sätt ta hänsyn till synpunkter från riksdagens sida.

De utredningar som den förra regeringen tillsatte avsåg att skapa ett underlag för en proposition om den framtida trafikpolitiken. Denna proposition skulle ha förelagts riksdagen under årets vårsession. Nu blev det som bekant inte på det sättet. Därför får den borgerliga samlings-

Fredagen den
15 april 1977

*Den statliga
trafikpolitiken,
m. m.*

regeringen nu försöka att på transportområdet åstadkomma någon form av förslag till riksdagen.

Från socialdemokratiskt håll kunde vi inte bara avvakta ett eventuellt kommande förslag, utan vi fann oss skyldiga att från våra utgångspunkter presentera vår syn på trafikfrågorna. Vi önskade ge regeringen till känna hur vi ser på de närmaste årens trafikproblem, men detta tillkännagivande motsatte sig den borgerliga majoriteten. Vår ambition var verkligen värd ett annat beaktande än vad som blev fallet i och med de borgerligas beslut.

Nu är ju den politiska situationen den att de samverkande partierna med alla medel försöker att hålla ihop för att utåt kunna visa upp den sammanhållning inom blocket som ju är en förutsättning för en borgerlig politik under den närmaste tiden.

Från dessa utgångspunkter skulle vi från vår sida rent principiellt vilja ta upp något av det som vi fört fram i våra reservationer. Vi hade ju för avsikt att, som jag tidigare framhöll, söka få dessa synpunkter beaktade genom ett tillkännagivande från riksdagen, men det blev som bekant inte så.

Den trafikpolitik som vi beslutade 1963 byggde som bekant på föreställningen att en i princip fri konkurrens mellan olika trafikmedel och ett strikt kostnadsansvar för olika trafikmedel skulle leda till, som man hoppades, tillfredsställande trafikförsörjning. Sedan 1963 har det emellertid tillkommit nya faktorer och värderingar som måste vägas in i den kommande trafikpolitiken.

En god trafikförsörjning har blivit en allt viktigare del i hela vår välfärdspolitik. Den urbanisering som förekommer i olika delar av landet och en ökad privatbilism skapar på olika sätt problem i tätorterna i form av minskad framkomlighet och försämrad miljö. Den utvecklingen har lett till att vi möter växande krav på en utbyggnad och en standardmässig förbättring av inte minst den kollektiva persontrafiken.

Förutsättningarna för den kollektiva trafikförsörjningen på landsbygden har försämrats till följd av vikande befolkningsunderlag och växande privatbilism. Från slutet av 1960-talet har det pågått ett intensivt utredningsarbete för att ta fram underlag för en mera socialt betingad och samhällsekonomiskt inriktad trafikpolitik. Jag skall i detta sammanhang inte hänvisa till alla de utredningar som den föregående regeringen tillsatte. Dessa utredningar skulle, som jag inledningsvis sade, ha bildat själva underlaget för den tänkta propositionen.

Jag vill dock understryka att den framtida trafikpolitiken måste utgå från behovet av en god trafikmiljö i landets olika delar. En annan i detta sammanhang viktig utgångspunkt för den framtida trafikpolitiken bör vara att trafikpolitiken skall vara ett verksamt medel för att uppnå mål inom andra samhällsområden och samordnas med exempelvis regionalpolitiken, arbetsmarknadspolitiken, miljöpolitiken och energipolitiken. För att uppnå dessa mål krävs ett vidgat samhällsekonomiskt synsätt. Detta är en princip som vi tillmäter största värde.

Grunden till en samhällelig övergripande trafikplanering har lagts i och med att landets länsstyrelser avslutat arbetet med den regionala trafikplaneringen. Det är enligt vår uppfattning angeläget att regeringen i en kommande trafikpolitisk proposition – när den än må komma – ger riksdagen en samlad redovisning av de regionala trafikplanerna och de transportmönster som växt fram i anslutning till detta planeringsarbete. Vidare bör enligt vårt sätt att se regeringen redovisa riktlinjer för hur den regionala trafikplaneringen i fortsättningen skall bedrivas i ett sammanhållet planeringssystem.

Erfarenheterna, inte minst från den regionala trafikplaneringen, visar på att behov även föreligger av en övergripande och framför allt långsiktig planering när det gäller bl. a. våra hamnar och flygplatser. För att säkerställa att hamn- och flygplatsutbyggnader sker med tillräckligt beaktande av olika intressen bör objekt av en viss storleksordning bli föremål för särskild prövning. Det kan då gälla hamn- och flygplatsutbyggnadernas inverkan på andra redan gjorda investeringar osv.

När det gäller vägväsendet har sedan länge en långsiktig planering av den statliga och statsbidragsberättigade väghållningen bedrivits av vägverket i samarbete med bl. a. länsstyrelserna. Det gäller att finna en rimlig avvägning mellan framkomlighet, trafiksäkerhet och olika transportintressenters behov.

De hittillsvarande erfarenheterna av trafikplaneringsarbetet ger entydigt vid handen att grunden för det trafikpolitiska handlandet bör vara en strävan till samordning mellan olika trafikgrenar genom bl. a. en hela landet omfattande trafikplanering.

Av väsentlig betydelse för ett väl fungerande godstransportsystem är också att det skapas förutsättningar för såväl näringsliv som konsumenter att få ett sådant fungerande system till stånd.

När det gäller att på sikt åstadkomma en samhällsekonomiskt riktig godstransportförsörjning är det av största vikt att slå vakt om järnvägen. Lastbilsnäringen har förutom i områden som saknar järnväg sin uppgift i närtrafiken och därutöver i fråga om särskilda godsdrag som med hänsyn till speciella krav i hanterings- och marknadshänseende är mindre lämpade för järnvägen.

Utvecklingen har emellertid inneburit att lastbilsnäringen alltmer ökat i fråga om långväga transporter med avseende på godsdrag som traditionellt varit att betrakta som järnvägsgods. Om inga åtgärder vidtas kommer en allt större andel av det landtransporterade godset i framtiden att sändas med lastbil. En fortsatt snabb ökning av lastbilstransporterna kan, inte minst från våra utgångspunkter, inte accepteras vare sig av samhällsekonomiska eller trafikförsörjnings-, miljö- och energimässiga skäl.

Järnvägens successivt minskande marknadsandel när det gäller den långväga godstrafiken motiverar alltså insatser som kan medge en samhällsekonomiskt riktigare arbetsfördelning mellan järnväg och landsväg.

När det gäller att åstadkomma förutsättningar för bl. a. samverkan mel-

Fredagen den
15 april 1977

*Den statliga
trafikpolitiken.
m. m.*

lan olika trafikmedel är det av största vikt att ett funktionellt terminalsystem byggs upp i landets olika delar. Vi tillmäter från våra utgångspunkter stor betydelse att det i fråga om det arbete som inletts för att förbättra strukturen inom åkeribranschen fortsätter. Det gäller bl. a. att göra den redan existerande lämplighetsprövningen mera effektiv. Den nuvarande behovsprövningen synes däremot kunna avskaffas. Detsamma gäller i fråga om kravet på lokalområden och stationeringsorter.

Beträffande järnvägens taxor och taxefrågor över huvud taget vill jag här också med kraft understryka att vi måste åstadkomma en från samhällsekonomiska synpunkter riktig utveckling av transportapparaten. Det är angeläget att få till stånd en fungerande avgränsning i vad det gäller SJ:s affärsbanenät, de delar av det trafiksvaga nätet som bör finnas kvar samt de bandelar för vilka transportalternativ bör kunna diskuteras. En sådan avgränsning behövs för att de nödvändiga investeringarna i trafiksvaga bandelar skall kunna ske och för att SJ långsiktigt skall erhålla en balanserad ersättning för sina trafiktjänster på det ersättningsberättigade nätet.

Dessa synpunkter ansåg vi också att riksdagen skulle ge regeringen till känna, men det behagade den borgerliga majoriteten inte instämma i.

Det har väckts andra motioner utöver den som jag närmast har uppehållit mig vid, motionen 1318. Dessa motioner tar bl. a. upp SJ:s taxor för vissa malmtransporter. Här har vi också en synpunkt som vi vill ge till känna. Det har i motion framhållits att LKAB:s stora malmgruvor och den förädlings- och annan verksamhet som bedrivs i anslutning till gruvorna utgör själva grunden för Kirunas och Gällivare-Malmbergets utveckling.

Den svenska järnmalmen har mött ökad konkurrens från nya marknader, vilket vi väl känner till. Samtidigt har den kraftiga konjunkturavmattningen i världens stålindustri inneburit stora problem på avsättnings- och prissidan för inte minst LKAB. Detta har i sin tur resulterat i betydande problem vad gäller företagets ekonomi och sysselsättningsutveckling.

Det är mot denna bakgrund angeläget att undersöka olika möjligheter att slå vakt om LKAB och dess fortsatta utveckling. Det kan i det sammanhanget erinras om det socialdemokratiska initiativet att särskilt stödja tillkomsten av ett nytt kulsinterverk i Kiruna. Det är vidare naturligt att undersöka olika möjligheter till kostnadsbesparingar, och i det sammanhanget aktualiseras också frågan om transportkostnaderna.

Vi är, inte minst på den socialdemokratiska sidan, väl medvetna om den stora betydelse transportkostnaderna har för LKAB. Inkomsterna från malmfrakterna är samtidigt helt naturligt mycket värdefulla för SJ:s ekonomi. Principen att SJ självständigt tecknar fraktavtal torde vara av stor vikt för såväl SJ som dess kunder, men de problem som motionärerna har tagit upp är också betydelsefulla från såväl närings- som regional- och trafikpolitiska utgångspunkter. Förändringar i transportförutsättning-

arna får enligt vår uppfattning inte leda till sådana följder för sysselsättning och näringsliv i regionen att övriga satsningar från samhällets sida äventyras. Därför bör det enligt vårt sätt att se ankomma på regeringen att noga följa utvecklingen och ta de initiativ som kan vara erforderliga. Samtidigt bör också Norrbottensdelegationens synpunkter inhämtas.

Ett annat avsnitt som jag också skulle vilja fästa uppmärksamheten på är den kollektiva trafiken. En ny trafikpolitik kräver konkreta åtgärder, som syftar till att slå vakt om och främja utvecklingen av den kollektiva trafiken. I den politiska debatten har under flera år en diskussion pågått om den kollektiva persontrafikens roll. För såväl landsbygd som tätorter är det emellertid av vikt att kollektivtrafiken kan erbjuda ett attraktivt alternativ för att förhindra en kraftig expansion av privatbilismen på miljöns och den ökade energiförbrukningens bekostnad.

För att höja kollektivtrafikens attraktivitet är självfallet även prisskillnaden av stor betydelse. Som ett fullföljande av det regionala trafikplaneringsarbetet tillsattes utredningen Länskort i kollektivtrafiken. Det är alltså angeläget att förutsättningar skapas för ett rabattsystem som innebär att den kollektiva trafiken görs attraktiv och taxemässigt lika för alla inom en och samma region, varigenom dess konkurrenskraft stärks och orättvisor i resekostnader mellan människor som bor i olika delar av en region minskar.

Kollektiva trafikmedel i lokal och regional trafik bör i ökad utsträckning överföras i samhällets ägo. En grundläggande förutsättning för att ett regionalt gällande periodkortssystem skall kunna genomföras är att det finns en gemensam huvudman för den lokala och den regionala trafiken.

Ett speciellt problem utgör själva trafikförsörjningen i våra större tätorter. Kollektivtrafikutredningen (KOLT) har framlagt en rad förslag, bl. a. om hur den kollektiva trafikens framkomlighet kan förbättras. Det är vidare angeläget att investeringar i spårtrafikanläggningar jämställs med investeringar i gator och vägar samt att bidrag kan utgå till ny- och ombyggnad av spårtrafikanläggningar för persontrafik av lokal karaktär enligt de principer som gäller för statsbidrag till kommunala vägar och gator, även om anläggningen i fråga inte uppfyller nuvarande krav på planskild korsning och egen banvall.

En ökad tillgänglighet till kollektiva trafikmedel förutsätter också åtgärder som kan medverka till att väsentligt förbättra de handikappades trafiksituation.

På kommunikationsområdet har kommunal färdtjänst och bidrag till anskaffning av egen bil införts. Samhällsmiljön bör – så långt det är möjligt – anpassas så att den handikappade kan delta i olika aktiviteter i samhället på samma villkor som andra medborgare.

Det finns – och det vill jag understryka – åtskilliga brister i dagens trafikmedel, som vållar stort besvär för de rörelsehindrade. En del brister bör kunna avhjälpas vid löpande underhåll. Andra kräver mera omfattande förändringar och får genomföras i samband med nyansskaffning.

Som KOLT har framhållit är det mycket svårt även i våra dagar för de handikappade att tillgodogöra sig de kollektiva färdmedlen, och därför måste denna fråga uppmärksammas med stor prioritet.

Det skulle också vara en hel del att säga om taxitrafiken på landsbygden, som vi tar upp i vår sista reservation. Här finns många brister, som måste avhjälpas på ett eller annat sätt. Det har också under senare år anförts åtskillig kritik mot den taxiservice som f. n. erbjuds. Det gäller servicen såväl inom de större tätorterna som på landsbygden.

Frågan om taxiservicen sammanhänger givetvis nära med frågan om taxinäringens struktur och organisation. Vi vill därför framhålla det angelägna i att nuvarande regering följer upp intentionerna i strukturarbetsgruppens förslag. Problemen med avseende på taxirörelsen är nämligen i olika avseenden sådana att de motiverar särskilda åtgärder från regeringens sida. Vi förutsätter att regeringen tar detta ad notam och ser till att något händer inom den närmaste tiden, inte minst inom detta viktiga avsnitt av trafikpolitiken som sådan.

Jag har, herr talman, försökt att på några punkter precisera de synpunkter som den socialdemokratiska minoriteten i trafikutskottet har talat för. Det är synpunkter som väl sammanfaller med de förhoppningar vi har knutit till de utredningar som den förra regeringen har tillsatt, utredningar som – jag vill upprepa det – skulle bilda själva grundvalen för den proposition som den förra regeringen hade avsett att presentera för riksdagen under våren 1977.

Med det sagda, herr talman, ber jag slutligen att få yrka bifall till samtliga reservationer vid trafikutskottets betänkande nr 18.

Herr LORENTZON i Kramfors (vpk):

Herr talman! Herr Mellqvist började sitt anförande med att berätta att trafikutskottet har kunnat enas i vissa mindre frågor men däremot inte när det gäller principerna för den framtida trafikpolitiken. Jag skulle under de minuter jag har till förfogande vilja uppehålla mig vid de principiella synpunkter som vänsterpartiet kommunisterna har på frågan om trafikpolitiken i vårt land, och jag kommer då inte förbi det trafikpolitiska beslut som fattades år 1963.

Då 1963 års olycksaliga trafikpolitiska beslut togs av riksdagen var det den fria konkurrensen som skulle vara inspirationskällan. Alla privata trafikföretag skulle ha möjligheter att konkurrera med de samhällsägda trafikmedlen; det gällde här framför allt statens järnvägar. Denna s. k. fria konkurrens skulle medverka till en större effektivitet inom statens järnvägar. Transporter över huvud taget skulle kunna förbilligas, sades det. Icke lönsamma bandelar borde givetvis försvinna. Detta var de egentliga huvuddragen i 1963 års trafikpolitiska beslut.

Detta skedde under den tid då den dåvarande regeringen hade som politiskt rättesnöre – och hyste den bestämda uppfattningen – att kapitalismen var krisfri bara det fanns en regering som var med och styrde. Då talades det om det starka samhället, och den s. k. blandekonomin

hade sett dagens ljus.

Storfinansen expanderade söderut i landet, och de norra delarna av Sverige fick stå till förfogande med arbetskraft. Hundratusentals människor tvingades till de expanderande företagen söderut. Det var i denna atmosfär av den fria företagsamhetens, den fria konkurrensens stora år som SJ tilldelades uppgiften att delta i den fria konkurrensen – att konkurrera på lika villkor, sade den socialdemokratiska regeringen. Men SJ hade ju inga som helst möjligheter att konkurrera på lika villkor. SJ kom i kläm genom olika åtgärder som blev en följd av 1963 års trafikpolitiska beslut.

Vänsterpartiet kommunisterna var det enda parti i riksdagen som inte godkände 1963 års trafikpolitiska beslut och som år efter år återkom med motioner i denna fråga. Vårt parti yrkade att riksdagen skulle uttala sig för ett upphävande av 1963 års trafikbeslut. Vi krävde att en skyndsamt utredning skulle företas och förslag utarbetas om riktlinjer som beaktade sociala, närings- och lokaliseringspolitiska behov och som kunde bli ett verksamt bidrag ägnat att motverka avfolkningen av betydande landsdelar, framför allt Norrland, och som samtidigt skulle främja strävandena att åstadkomma en prisbillig trafikservice, vilken även skulle beakta vitala miljövärdssintressen.

År efter år avslogs våra motioner med dylika yrkanden av något som då kunde betraktas som ett borgerligt-socialdemokratiskt block.

I den trafikpolitiska debatt som förts under åren har det sagts att det i princip inte är fel på riktlinjerna för den statliga trafikpolitiken. Det som brister är i stället uteslutande deras tillämpning. Från mitt parti menade vi att skulle ett dylikt påstående godkännas så återstår det att förklara varför inget väsentligt gjordes för att riktigt tillämpa dessa riktlinjer.

Beslutet som sådant innebar ju att varje trafikgren skulle svara för sina kostnader och att förutsättningar borde skapas för en konkurrens på lika villkor. Om det med fog kan sägas att SJ redan vid tiden för beslutets fattande bar sina kostnader, var inte – och är fortfarande inte – detta fallet beträffande biltrafiken.

Svenska järnvägsmannaförbundet visade vid sin kongress redan år 1969 en utställning där man i siffror redovisade de samhälleliga kostnaderna beträffande väg- resp. spårbunden trafik. Härvid framgick att samhället då lade ned i runt tal tio gånger så stora summor på vägsidan som på järnvägstransporterna. Några förändringar i den bilden har knappast inträffat sedan dess. Undan för undan som åren gick och de menliga erfarenheterna av 1963 års trafikpolitiska beslut blev alltmer uppenbara kom det motioner även från andra håll än från vänsterpartiet kommunisterna. Det var enskilda motionärer från borgerligt håll som skummade problemen litet på ytan. Vi hade ju fortfarande en socialdemokratisk regering, och enskilda borgerliga riksdagsledamöter kunde således motionera.

Bland allmänheten växte det fram en opinion, framför allt mot SJ:s

Fredagen den
15 april 1977

*Den statliga
trafikpolitiken,
m. m.*

allt kraftigare och ofta förekommande prishöjningar och mot järnvägsnedläggningarna. Den då sittande regeringen såg sig föranlåten att tillsätta en rad utredningar som fick i uppdrag att utarbeta förslag till ändringar av 1963 års trafikpolitiska beslut.

Men så fick vi en ny regering. Frågan är: Har denna regering, som är helt borgerlig, fortfarande den uppfattning som deklarerades i 1963 års trafikpolitiska beslut och som då var rättesnöret för den socialdemokratiska regeringen? Utan tvivel förhåller det sig på det sättet. Detta framgår av budgetpropositionens bil. 9. Där skriver den borgerliga regeringen bl. a. följande:

”Effektiviteten i transportapparaten och kvaliteten på transporttjänsterna främjas bäst genom en i princip fri konkurrens mellan olika trafikmedel och trafikföretag. Transportutövarna skall inom ramen för av samhället fastlagda gränser arbeta utan konkurrenshämmande detaljregleringar och under företagsekonomiska former. Detta skapar valfrihet för konsument och näringsliv i valet av transportmedel.”

Den borgerliga regeringens målsättning tycks alltså år 1977 vara i stort sett densamma som den socialdemokratiska regeringen deklarerade år 1963 och som de borgerliga partierna gett sitt fulla stöd under alla dessa år. Det är den ”fria” konkurrensen och den ”fria” företagsamheten som är lösningen för att åstadkomma en tillfredsställande transportförsörjning för såväl landets näringsliv som dess medborgare – det tycks vara den borgerliga regeringens uppfattning. Trots att 1963 års trafikpolitiska beslut av erfarenheterna under de år som gått helt har skjutits i sank, vidhåller tydligen de borgerliga partierna sin gamla uppfattning.

I den proposition jag nyss citerat säger regeringen vidare: ”Det är angeläget att samverkansformer utvecklas mellan olika trafikföretag och trafikmedel. Härigenom skapas bättre förutsättningar för trafik i samverkan.”

Enligt den sittande regeringen skall inriktningen vara samhällsekonomisk, men också företagsekonomisk. I fri konkurrens skall trafiken bedrivas utan hämmande faktorer. Det skall i fortsättningen vara fri etablering av företag inom olika trafikgrenar. Företagen skall drivas företagsekonomiskt, men samtidigt samhällsekonomiskt. De skall arbeta under fri konkurrens och utan regleringar. Men de skall samtidigt samverka.

Går det över huvud taget att samordna privatkapitalistiska intressen med samhällsekonomiska intressen? Nej, det går naturligtvis inte. Drivkraften som är det privata vinstbegäret kan inte förenas med samhällsekonomiska intressen. Det har aldrig gått – än mindre nu än under den socialdemokratiska regeringens tid – och det kommer inte heller att gå i framtiden. I nuvarande läge skulle den socialdemokratiska regeringen i och för sig ha haft större möjligheter att klara uppgiften, men den har tidigare visat att den helt gick bet på den – detta trots att dess strävan var att söka styra utvecklingen. Dess grundsyn var dock falsk, då man tycktes vara övertygad om att kapitalismen gick att styra i ett så utvecklat privatkapitalistiskt land som Sverige.

Trots att ansvariga instanser i stor utsträckning utdömt 1963 års trafikpolitiska beslut tycks den nya regeringen gå till försvar för denna trafikpolitik, vilket framskymtar i den borgerliga utskottsmajoritetens betänkande.

Att vänsterpartiet kommunisternas trafikpolitiska motion nr 1208 skulle avstyrkas av ett enhälligt utskott gör oss inte alls överraskade. Vi är vana vid detta trots att vi är fullt medvetna om att den linje som vänsterpartiet kommunisterna hela tiden – och under alla dessa år – förfäktat då det gäller 1963 års trafikbeslut visat sig vara helt riktig.

Att den socialdemokratiska minoriteten i trafikutskottet skulle följa de borgerliga i avslagsyrkandet på denna vår motion finner jag helt följdriktigt. Det går ju inte att handla på annat sätt efter alla dessa år och efter att ha fött och inspirerat till 1963 års trafikpolitiska beslut.

För att vara riktigt säker på ett avslag på vänsterpartiet kommunisternas motion yrkar den socialdemokratiska gruppen i trafikutskottet avslag på vpk-motionen även i reservation nr 1 – vad nu det tjänar för syfte!

Däremot finner vi att socialdemokraterna i sin reservation nr 2 yrkar bifall till en enskild folkpartimotion, varför herr Sellgren getts det utsökta nöjet att spela sparvens roll i den socialdemokratiska minoritetens trånedans. – Kan detta handlingssätt från den socialdemokratiska gruppen i trafikutskottet tolkas som något slags inkilning för en ny regeringskonstellation?

Tar man del av den socialdemokratiska motionen och även de socialdemokratiska reservationerna till det utskottsbetänkande som nu behandlas går det inte att undgå att spåra ett visst radikalt tänkande, som tidigare inte var till finnandes i detta sammanhang. Det var ju under den socialdemokratiska regeringens tid som 1963 års trafikpolitiska beslut kom till under medverkan av de borgerliga partierna – och följderna av beslutet har år efter år stöttats upp av samma krafter.

Då nu landet fått en borgerlig regering tycks det vara andra tongångar bland de socialdemokratiska ledamöterna i denna kammare. Kan det förutsättas att socialdemokraterna i riksdagen även i andra frågor kommer att spela på de radikalare strängarna och att vi får höra denna musik ända fram till valet 1979? Kan det förutsättas att dessa tongångar möjligen kommer att accentueras ju närmare 1979 års val vi kommer?

Herr talman! Det är folkets och samhällets behov som måste ligga till grund för den statliga trafikpolitiken, hävdar vänsterpartiet kommunisterna. Den uppfattningen har från vårt parti hävdats hela tiden som denna fråga varit aktuell. Vår uppfattning är inte hastigt påkommen. Vårt parti har hela tiden hävdats att det hittills hårt drivna lönsamhetstänkandet måste bort samt att miljömässiga och andra krav från folket måste tillgodoses. Trafikpolitiken skall planeras och styras i enlighet med folkets och samhällets behov. För detta krävs det stora samhälleliga insatser och åtaganden, som inte kan eller får handhas av privata trafikföretag. Här är det endast det privata vinstbegäret som är drivkraften. Skall folkets krav och behov då det gäller trafikpolitiken på ett tillfreds-

Fredagen den
15 april 1977

*Den statliga
trafikpolitiken,
m. m.*

ställande sätt kunna tillgodose måste samhället ha starka styrmedel.

Jag kunde i detta sammanhang anföra en hel rad exempel från verkligheten på uppenbara missförhållanden som blivit en följd av 1963 års trafikpolitiska beslut, men jag skall avstå därifrån. Det skulle ta alldeles för lång tid i anspråk. Möjligen kommer min partikamrat Karl Hallgren att gå in på dessa frågor då han deltar i debatten om en stund.

Herr talman! Med vad jag här anfört yrkar jag bifall till vänsterpartiets kommunisternas motion nr 1208.

Herr LOTHIGIUS (m):

Herr talman! Eftersom herr Lorentzon talar om det socialdemokratiskt-borgerliga blocket överlämnar jag åt min vän ordföranden i trafikutskottet herr Mellqvist att svara herr Lorentzon – socialdemokraterna är ju det största partiet i detta block.

Låt mig först konstatera att det är första gången jag har sett en socialdemokratisk motion som mera ingående försöker behandla den trafikpolitiska målsättningen här i landet. De icke-socialistiska partierna har däremot varit mer sparsamma i det avseendet med tanke på att departementschefen har aviserat en proposition i frågan hösten 1977.

1963 års trafikpolitiska beslut fattades i stor enighet. Beslutet skulle medföra ett friare och mer till verkligheten anpassat trafiksystem än vi hade fått med den tidigare förda trafikpolitiken. Om vi år 1963 hade bundit oss för ett sådant system som det som jag tycker i dag till vissa delar präglar den socialdemokratiska debatten med en kraftig eller relativt kraftig styrning uppifrån, är jag övertygad om att risk hade förelegat att vi hade fastnat i en trafikpolitik som inte hade haft den grad av flexibilitet och anpassning som 1963 års beslut ändå har inneburit. Därmed har jag inte sagt att allt är bra som det är. Tvärtom har under både 1960- och 1970-talet påpekats förhållanden som måste ändras. Ett av felet är ju att den gamla regeringen inte har följt upp 1963 års beslut i alla delar.

Vad vi från de tre regeringspartierna är eniga om är att ta vara på de positiva sidorna i 1963 års beslut så som detta praktiskt har utfallit. Det innebär att vi bör öka effektiviteten, minska byråkratin, behålla en sund form av konkurrens, skapa en trafik till lägsta möjliga kostnader för landets alla delar och slippa omfattande regleringar. Detta är vår grundsyn. Till det skall läggas att vi under många år i opposition, ibland tillsammans med socialdemokraterna, har kämpat för en trafikpolitik som kan anpassas till samhällets ändrade förhållanden tekniskt, ekonomiskt och miljömässigt – allt efter kunskap och erfarenhet som ger oss underlag härför. Det innebär också att samhällsekonomiska och sociala avvägningar måste göras, herr Mellqvist.

Detta, herr talman, är en koncentrerad bild av den målsättning som regeringspartierna har. Från den utgångspunkten går jag nu att analysera de socialdemokratiska reservationerna på detta område i anknäring till vad utskottets värderade ordförande hade att säga.

Att socialdemokraterna vill markera sin uppfattning om trafikpolitiken inför den proposition som regeringen har sagt sig ämna framlägga i höst kan jag förstå. Förra året var förhållandet det omvända – då ville vi i opposition klargöra vår mening inför den proposition som hade aviserats till hösten 1976. På grund av valutgången kom den emellertid inte. Då, herr Mellqvist, satte socialdemokraterna i nästan varje sammanhang sin lit till sitt departement och sitt statsråd.

Jag är ytterst tveksam om huruvida regeringen hade ett sådant underlag för en proposition 1976 att förslaget kunde ha betecknats som en ny, en reformerad trafikpolitik. Saken är ju den att bara en etapp i den trafikpolitiska utredningen då var färdig. Till råga på olyckan saknades den bit som skulle kunna ge oss underlag för en diskussion om kostnadsansvaret.

När jag gör en mer generell jämförelse mellan å ena sidan den socialdemokratiska reservationen och å andra sidan utskottets skrivning kan jag inte finna några stora allmänna skiljaktigheter mellan oss. Inte heller kunde jag i det anförande som herr Mellqvist nyss höll spåra några sådana skiljaktigheter. Grundsynen hos oss bägge är att vi skall ha väl fungerande kommunikationer i landet. Vi är medvetna om att kommunikationsbehovet ökar i ett modernt samhälle och att det från dessa utgångspunkter erfordras en sådan samordning och planering att man tillfredsställer krav på så långt möjligt lika service i detta avlånga lands olika delar.

Den socialdemokratiska motionen har en rubrik som lyder: "Utgångspunkter för en ny trafikpolitik". Under den rubriken kan vi läsa:

"Den framtida trafikpolitiken måste utgå från behovet av en god trafikmiljö i landets olika delar. Trafikpolitiken måste enligt vår mening utformas så, att den bidrar till att utjämna skillnader i socialt och ekonomiskt hänseende mellan enskilda eller grupper av människor såväl inom som mellan olika regioner."

Vad säger utskottet? Jo:

"Detta torde enligt utskottet i sin tur innebära att det strikta företagsekonomiska kostnadsansvaret i större utsträckning måste ersättas med ett kostnadsansvar som baseras på sociala och samhällsekonomiska avvägningar."

Varsågod, herr Mellqvist. Likheten är ganska stor.

Liknande formuleringar gav utskottet uttryck för förra året och året dessförinnan. Det var då utskottet blev enigt i denna målsättning, och dagens motionärer och reservanter deltog i utskottets ställningstagande. Motionärerna och reservanterna i dag var alltså med på utskottets ställningstagande när vi uttryckte oss ungefär på samma sätt.

Vi har här i riksdagen stor förståelse för att enskilda riksdagsmän eller grupper har behov av att tala för galleriet. Men, bästa opposition, det måste vara till större gagn för sakfrågan om man samlar sig till enighet när förutsättningar härför finns. Därmed tjänas bäst alla de enskilda och de orter som blir berörda – ja, hela vårt samhälle.

Fredagen den
15 april 1977

*Den statliga
trafikpolitiken,
m. m.*

En sak skall vi komma ihåg när vi diskuterar kommunikationerna: den tekniska utvecklingen har totalt sett främjat social och ekonomisk utjämning mer än någon hittills vidtagen trafikpolitisk åtgärd. Jag tänker på bilen och på en rad andra transportmedel. Men trots en sådan utjämning, och ibland med anledning av den, blir det människorna som kommer i kläm – människorna i glesbygden, äldre människor och handikappade. Det är dem som vi måste ge service så långt ekonomiska och andra möjligheter tillåter.

Ni påvisar i motionen att ett brett upplagt reformarbete har pågått under den socialdemokratiska regeringen. Ni skall ha erkänsla för detta. Oppositionen har emellertid ofta drivit på regeringen. Det är därför som det är så bra att ha en stark och uppslagsrik opposition. Det är bra för landet om en regering tar hänsyn till den, och det hade varit bra om den gamla regeringen hade gjort det. Jag förutsätter – med en blick på herr kommunikationsministern här i kammaren – att den nya regeringen anammar en del av de synpunkter som också den nya oppositionen har.

När jag tittar på klämmarna i den socialdemokratiska motionen blir jag emellertid orolig – man vill gå för långt i fråga om styrning av trafikpolitiken, och både de samhällsekonomiska och de företagsekonomiska effekterna slår ut i en så stor allmän kostnadsökning för resenärer, transportörer och skattebetalare, att den allmänna vinst man vill uppnå i miljö, säkerhet, energi och frihet i rörelseförmåga kan gå förlorad.

I reservationen på s. 18 och 19 finns en lång litanian om planering och styrning. Man talar på s. 18 om utbyggnaden av trafikanläggningar: "Den kräver såväl övergripande som sektoriell planering. Planering är också en förutsättning för att en samhällsekonomiskt riktig arbetsfördelning mellan olika trafikgrenar kommer till stånd." Man talar vidare om en kommande trafikpolitisk proposition: "Det är givetvis också av stor vikt att regeringen föreslår de åtgärder som krävs för att samordna och styra utvecklingen. Slutligen bör regeringen redovisa riktlinjer för hur den regionala trafikplaneringen i fortsättningen skall bedrivas i ett sammanhållet trafikplaneringssystem." Man talar om erfarenheterna av regionala trafikplaneringar, en övergripande och långsiktig planering när det gäller hamnar och flygplatser. Vidare säger man: "De redovisade förslagen bör utgöra en viktig del i en regional trafikplanering" och förklarar att sjöfartsverket och luftfartsverket "bör upprätta en mer långsiktig, fördjupad och övergripande plan för landets hamnar och flygplatser". Man säger att det "skall också erinras om att behovet av direkt styrande åtgärder efterfrågas från såväl länsstyrelser som kommuner" och att man skall tillfredsställa detta.

När det gäller vägväsendet talar man om den långsiktiga planeringen i olika sammanhang, – en planering, herr Mellqvist, som sällan har kunnat uppfyllas. Man talar om att "trafikplaneringsarbetet ger entydigt vid handen att grunden för det trafikpolitiska handlandet bör vara en strävan till samordning mellan olika trafikgrenar – – –. Planeringen bör dels ske inom resp. trafikgrenar, dels mellan de olika trafikgrenarna. När det gäller

den förstnämnda planeringen bör denna ske inom resp. verk. Den mera samordnade planeringen på lokal och regional nivå bör, liksom hittills, ligga på kommun och länsstyrelse.”

Det är en styrning och en planering på nästan varannan rad, och jag får ett intryck av att det i varje gathörn skall sitta en liten samhällsplanerare på kommunikationssidan. Jag har ingenting emot en samordning och en planering, men den ambition på detta område som den socialdemokratiska reservationen uppvisar ger farhågor för att man inte tilltror den enskilda möjligheter att på eget initiativ förflytta sig här i samhället.

Jag vill läsa upp vad vi i majoriteten har för målsättning på detta område och det är vad jag tidigare sade om den samhällsekonomiska avvägningen: ”Samhället måste som följd härav i sin planering beräkna tillräckliga resurser eller ramar för att en tillfredsställande transportförsörjning skall kunna uppnås. Inom dessa bör de olika trafikutövarna ges möjligheter att i marknadsmässiga former göra sig gällande efter sina förutsättningar. Frågan om de olika trafikslagens kostnadsstruktur och kostnadsansvar blir därvid av central betydelse för trafikpolitikens utformning och resultat.”

Delar ni denna målsättning, herr Mellqvist, eller delar ni den inte? Delar ni den är kanske allt detta tal om styrning och planering mer ett talesätt än verklighet. Delar ni den inte vet vi var vi har varandra, och det är alltid något nu när regeringen ämnar lägga fram ett förslag om en delvis ny trafikpolitik. Då har den här trafikpolitiska debatten inte varit förgäves utan blivit en upplysande förpostfäktning till den verkliga debatten som måste komma i höst.

Jag har, herr talman, behandlat reservationen nr 1 och utskottets ställningstagande. Jag vet att andra ledamöter av kammaren behandlar SJ-frågor och taxefrågor, SJ:s service, flygtrafikfrågor, i den mån de kommer upp, och jag avstår alltså på dessa punkter.

Men det finns anledning att kommentera reservation nr 3, där reservanterna tar upp malmtransporterna. Man vill där att LKAB skall undantas från SJ:s taxehöjningar för 1977 och att en översyn av SJ:s taxepolitik görs. Den sista frågan behandlas övergripande i samband med en kommande proposition. Det första, att LKAB skall undantas från taxehöjningar, är enligt min mening helt befängt. Det ankommer ju på SJ och motparterna att i vanligt avtal på företagsmässiga grunder komma överens om transportkostnaderna. Statsmakterna har uppdragit åt SJ att arbeta i dessa former, och nu vill socialdemokrater och kommunister bryta denna praxis och lägga sig i förhandlingarna mellan två parter, två statliga företag. Det tycker jag är närmast upprörande.

Här skulle vi alltså kunna få en diskussion om att riksdagen skall lägga sig i de enskilda avtalen för godstransportsidan. Var skall en sådan diskussion sluta? Det förvånar mig att det har avgivits en reservation i det fallet, när två gamla statsråd sitter i utskottet, därav en f. d. kommunikationsminister. Var det vanligt, när den kommunikationsministern

Fredagen den
15 april 1977

*Den statliga
trafikpolitiken,
m. m.*

satt i departementet, att man ingrep i de olika verkens prisavtal på marknaden?

Nej, om LKAB:s ekonomiska förhållanden skall regleras, så får det ske genom särskilda åtgärder inom industri-, arbetsmarknads- eller socialdepartementet. Det är beklagligt att kostnadssituationen har blivit sådan att ett av de mest vinstrika företagen här i landet har drabbats, men det kan åtminstone inte den nya regeringen lastas för.

En annan fråga som jag för fullständighetens skull också vill ta upp är taxiservicen. Vi har i princip inte några delade meningar på den punkten. Vi är övertygade om att det är en fråga som den trafikpolitiska propositionen måste beröra, och varför skall man då ge sin mening till känna för regeringen?

Slutligen vill jag säga till de många ambitiösa, enskilda motionärerna – som har alldeles rätt i sina påpekanden, som görs bl. a. mot bakgrund av den kommunala och regionala anknytningen – att de flesta av de här motionerna får en inriktning mot en lösning när höstens proposition läggs fram. Det blir kanske inte till allas fulla belåtenhet, men då är det lättare att bedöma förutsättningarna i de enskilda fallen. Det är något som motionärerna måste förstå.

Herr talman! Jag yrkar bifall till utskottets hemställan.

Herr MELLQVIST (s) kort genmäle:

Herr talman! Herr Lorentzon hade en lång utläggning angående vådorna av 1963 års trafikbeslut. Jag vill då erinra om att det beslutet byggde på 1953 års stora trafikutredning, som hade närmare tio år på sig att analysera problemet. De förutsättningar och slutsatser som man då kom fram till var det som den proposition riksdagen antog 1963 också refererade till.

Att det sedan har blivit en utveckling som man inte kunde förutse i 1953 års trafikutredning och i riksdagsbeslutet 1963 är en annan sak. Men å andra sidan har vi dragit slutsatser av utvecklingen efter 1963 på sådant sätt att vi anser att beslutet har blivit akterseglat inom vissa väsentliga områden och att frågan därför kräver en ny bedömning. Och det är de problemen som inte minst den trafikpolitiska utredningen har till uppgift att försöka lösa.

Sedan var det väl litet ironi vad som sades om den av herr Sellgren väckta motionen. Såvitt jag förstår är den motionen ett arv från folkpartiet, där man vill försöka åstadkomma ett resultat som innebär att man utreder järnvägarnas framtid. Det här sammanföll alltså med våra egna synpunkter och därför refererade vi till den motionen i vår reservation. Märkvärdigare än så var det inte.

Vår värderade vice ordförande Carl-Wilhelm Lothigius tog upp vissa synpunkter och försökte också att nagelfara de reservationer som vi avgivit. På en punkt åstadkom han emellertid ett stort frågetecken. Han sade att eftersom utredningen av kostnadsansvaret inte var avslutad kunde vi knappast förvänta oss en proposition ifrån den socialdemokratiska

regeringens sida hösten 1976. Såvitt jag känner till är den utredningen inte klar ännu. Mot den bakgrunden kan ju inte den nuvarande kommunikationsministern framlägga en proposition till hösten 1977. Jag kan inte föreställa mig att den trafikpolitiska utredningen vid den tidpunkten är klar med sitt ställningstagande i vad gäller själva kostnadsansvaret.

Sedan togs det upp en hel del andra problem, men jag hinner inte komma in på dem, eftersom tiden går snabbt. Det ställdes emellertid en direkt fråga, och på den frågan vill jag svara ja. Hade vi inte den uppfattning vi har, hade vi naturligtvis ingen anledning att skriva in den i vår reservation, som vi nu har gjort.

Herr LORENTZON i Kramfors (vpk) kort genmäle:

Herr talman! Herr Mellqvist försökte göra gällande att det blev en utveckling efter 1963 som vi aldrig kunde förutse. Men vänsterpartiet kommunisterna gjorde det. I motion år efter år kom vi till detta faktum att man inte kan ha fri konkurrens när det gäller SJ och de privata företagen, så att de senare får agera helt fritt.

Herr TALMANNEN lät nu klubban falla och yttrade:

Jag får erinra om att herr Lorentzon har fått genmäle med anledning av herr Lothigius anförande.

Talaren fortsatte:

Det kände jag inte till.

Här avbröts talaren ånyo av herr TALMANNEN, som yttrade:

Det är på herr Lothigius anförande som herr Lorentzon har fått rätt till genmäle. Herr Mellqvist har själv haft genmäle till herr Lothigius. Ett genmäle ger inte rätt till genmäle från annan talare.

Talaren fortsatte:

Då, herr talman, skulle jag vilja säga att herr Lothigius inte gav mig anledning att gå upp i debatten, eftersom jag inte blev apostroferad, vilket jag hade väntat mig. Jag vet att herr Lothigius är en mycket stridbar man, och jag har i olika sammanhang debatterat med honom i dessa frågor. Vid det här tillfället hade jag emellertid inget skäl att begära ordet med anledning av hans anförande. Då, herr talman, skulle jag ha gjort det tidigare.

Herr LOTHIGIUS (m) kort genmäle:

Herr talman! Herr Mellqvist tog bara upp en av de frågor som jag berörde, nämligen den om trafikpolitiska utredningen och kostnadsansvaret. Herr Mellqvist, som själv sitter i trafikpolitiska utredningen, vet att vi på den icke-socialistiska sidan var mycket angelägna om att få ta upp kostnadsansvaret först i vårt arbete för att komma på rätt bog

med denna utredning. Därigenom har vi också skapat möjligheter att snabbare komma fram till ett resultat i denna utredning.

Nu har den nye departementschefen givit den nya trafikpolitiska utredningen stränga order om att arbeta snabbt i frågan om kostnadsansvaret, och jag förmodar att en del av de synpunkter vi har som underlag för våra diskussioner också kommer att ligga som underlag för kommunikationsministerns arbete med propositionen i höst.

Herr MELLQVIST (s) kort genmäle:

Herr talman! Den icke kapitalistiska sidan i utredningen har kanske inte samma uppfattning som utskottets värderade vice ordförande här för till torgs. Det är mycket möjligt att den nye departementschefen – energisk som han är – har gjort en sådan hemställan till utredningen som herr Lothigius nämnde. Därmed är inte sagt att denna hemställan kan effektivteras på ett sådant sätt som från era synpunkter skulle vara önskvärt.

Herr LOTHIGIUS (m) kort genmäle:

Herr talman! Mitt genmäle skall bli mycket kort. Jag är helt övertygad om att resultatet av vår diskussion och vårt ställningstagande kommer att ligga som underlag för det arbete som kommer att utföras i departementet.

Herr HUGOSSON (s):

Herr talman! Vi har från socialdemokratiskt håll i vår gruppmotion 1318 utförligt och ganska uttömmande redovisat vår principiella syn på den framtida trafikpolitiken. Vi har följt upp våra värderingar i motionen 1318 i fem reservationer vid trafikutskottets betänkande nr 18. Utskottets socialdemokratiska ordförande Sven Mellqvist har tidigare i debatten utförligt redogjort för vår principiella syn. Det finns, herr talman, ingen anledning för mig att nu upprepa vad som sålunda redan redovisats.

Låt mig bara slå fast att en god trafikförsörjning har blivit en allt viktigare del i vår välfärdspolitik. Samhällsutvecklingen efter 1963 års trafikpolitiska beslut, som fattades i stor enighet av Sveriges riksdag, har successivt lett till att såväl den enskilda människan som näringslivet i stort blivit alltmer beroende av ett väl fungerande transportsystem. Vi har genom denna samhällsutveckling fått en fortgående urbanisering. Vi har fått problem i våra tätorter genom en ökad privatbilism, vi har fått minskad framkomlighet på våra vägar och en försämrad miljö.

Den utveckling som vi kunnat notera har lett till att krav har ställts på att nya principer bör vara vägledande för vår framtida trafikpolitik. Det är inte möjligt att enbart från strikt företagsekonomiska utgångspunkter utforma den framtida trafikpolitiken. För att nå de mål som vi från socialdemokratiskt håll har ställt upp krävs en planering och en styrning av vår trafik och vår trafikpolitik, och det behövs också ett vidgat samhällsekonomiskt synsätt i stället för ett strikt företagseko-

nomiskt tänkande. Skall vi uppnå en god trafikmiljö i landets olika delar – och det vill vi – och skall trafikpolitiken utjämna skillnader i socialt och ekonomiskt hänsceende mellan olika delar av landet och mellan olika grupper av människor, så kan vi inte bedriva vår styrning från strikt företagsekonomiska utgångspunkter, utan då måste en samhällsekonomisk bedömning ligga till grund.

Jag tror att detta är den stora principiella skillnaden mellan en socialdemokratisk trafikpolitik och en borgerlig trafikpolitik. Vi vill skapa styrinstrument och vi vill anlägga samhällsekonomiska bedömningar för att uppnå de mål som jag tror att man på olika håll är ganska överens med oss om, nämligen en god trafikförsörjning i landets olika delar, framkomlighet m. m. Jag anser att förutsättningarna härför är en bättre styrning, en bättre planering och samhällsekonomiska bedömningar.

Jag skall, herr talman, bara ta upp en del av trafikpolitiken, och den har med vårt vägväsende att göra. Vägväsendet har ju länge haft en långsiktig planering av såväl den statliga som den statsbidragsberättigade väghållningen. Den planeringen har gjorts av vägverket i samarbete med länsstyrelserna. Jag tror inte att jag gör mig skyldig till någon överdrift om jag säger att vår vägplanering har bättre demokratisk förankring än något av våra andra samhällsplaneringssystem. Det är på kommunal, regional och central nivå som förankringarna sker.

Men vägpolitiken är mycket väsentlig. Vårt väg- och gatunät är basen för vårt största transportsystem. Praktiskt taget varje hushåll i vårt land kan nås genom en vägtransport. Staten är väghållare för ca 100 000 km, kommunerna för något över 30 000 km och enskilda väghållare för över 275 000 km. Av dessa har 65 000 km statsbidrag. Vi har alltså i dag 400 000 km vägar och gator. Det finns ett järnvägsnät, som kan jämföras med dessa 400 000 km, på 11 400 km. Vägnätet är med andra ord 35 gånger större än järnvägsnätet.

Det är självklart att detta existerande vägnät har stor betydelse för samhällsplaneringen och att det även måste utgöra en utgångspunkt för trafikpolitiken. Väginvesteringarna är stora och har lång varaktighet. Denna verklighet måste all realistisk trafikpolitik beakta.

Å andra sidan är det viktigt att den framtida väghållningen inte blir mer styrande för samhällsplaneringen än nödvändigt. Vägpolitiken måste underordnas en långsiktig trafikpolitik. Då det i väghållningen ingår långsiktiga planeringsprocesser och långsiktig alternativplanering, måste vägpolitiken utformas så, att den behövliga planeringen kan genomföras för väghållningsåtgärder som flexibelt kan anpassas till den verklighet som trafikpolitiken skapar.

Vi har i vår reservation sagt att man i den trafikpolitiska proposition som har aviserats till hösten bör ta upp vägpolitiken som en del av trafikpolitiken och att man med utgångspunkt i förslag som har redovisats av kommittén för den långsiktiga vägplaneringen, KLV, bör presentera den framtida vägpolitiken.

Jag vill, herr talman, i detta sammanhang – eftersom jag berört väg-

Fredagen den
15 april 1977

*Den statliga
trafikpolitiken,
m. m.*

politiken och eftersom herr kommunikationsministern på grund av tjänsteresa inte hade möjlighet att närvara då vi för ett par veckor sedan här i riksdagen diskuterade vägfrågor och väganslag – ta upp ett par frågor.

I den driftbudget för nästa år som vi antagit har stora prutningar gjorts när det gäller väganlagen, varför stora brister kommer att uppstå på väghållningens område. Utskottets talesman, herr Persson i Heden, sade i vägdebatten att i samband med den trafikpolitiska propositionen i höst kommer inte bara den principiella vägpolitiken att presenteras, utan också anslagsmedel utöver vad som finns upptaget i driftbudgeten och nu har beslutats av riksdagen kommer att redovisas. Jag skulle vilja ha det löftet verifierat av kommunikationsministern. I vägdebatten uttalade också utskottets talesman, att utöver det ytterligare anslaget i samband med den trafikpolitiska propositionen i höst skall stora anslagsmedel på tilläggsbudget tillföras vägväsendet. Det är ganska viktigt för oss att få klarhet i om det löftet är förankrat i kanslihuset.

Herr talman! Jag skall något beröra en motion som har behandlats i anslutning till trafikutskottets betänkande. Det är en fempartimotion som gäller frågan om bevarandet av lokaltågtrafiken på västra stambanan mellan Alingsås och Göteborg. I den motionen, som alltså samtliga fem partier som är representerade i riksdagen står bakom, har vi krävt för det första att riksdagen måtte besluta att hos regeringen begära att åtgärder vidtas för att säkra spårbunden lokal persontrafik på järnvägslinjen Alingsås–Göteborg och för det andra att statens järnvägar åläggs att vid underhandlingar med berörda kommuner redovisa sitt kalkylunderlag.

Vid behandlingen i trafikutskottet har utskottet ställt sig helt enigt bakom den här fempartimotionen. Jag vill citera vad utskottet anför på s. 12 i sitt betänkande:

”Även utskottet anser det vara i hög grad angeläget att den spårbundna trafiken på den angivna bandelen bibehålls samt att en överenskommelse i berörda frågor snarast kommer till stånd. Då det här rör sig om en förhandlingsfråga mellan SJ och övriga berörda parter anser emellertid utskottet att motionerna under nu pågående förhandlingar inte bör föranleda någon särskild framställning i ämnet från riksdagens sida. I sammanhanget vill utskottet dock erinra om vad som tidigare anförts om öppenhet från SJ:s sida vid förhandlingar med kommunala huvudmän.”

Det är självklart att riksdagen under en pågående förhandling inte skall fatta ett definitivt beslut, men vad trafikutskottet anför är ett klart och entydigt uttalande om att riksdagen anser att sådana åtgärder skall vidtas att persontrafiken på västra stambanan mellan Alingsås och Göteborg skall bibehållas.

Nu verkar det emellertid som om SJ med alla medel försöker förhala den förhandlingen. Därför får kommunikationsministern genom utskottets skrivning och riksdagens beslut om någon stund det dokument han behöver för att se till att förhandlingen verkligen leder till de resultat som riksdagen anser att den bör leda till. Jag vill skynda mig att säga

att sedan utskottet justerat sitt betänkande har SJ aviserat stora inskränkningar i trafiken mellan Alingsås och Göteborg i det tidtabellsförslag som nu har redovisats.

Med andra ord, herr talman: Medan gräset växer dör kon – om inte kommunikationsministern håller fast vid den välvilliga inställning som han deklarerade när vi för ett tag sedan hade en debatt i anslutning till en fråga här i kammaren och om han inte följer upp de positiva och mycket glädjande uttalanden som han har gjort i samband med upp-
vaktningar om trafikens behållande på järnvägslinjen Alingsås–Göteborg. Jag vill direkt fråga herr kommunikationsministern: Kommer kommunikationsministern efter detta entydiga uttalande av riksdagen att se till, för det första att några inskränkningar av tågtrafiken inte kommer till stånd, för det andra att en för kommunerna acceptabel överenskommelse kan träffas mellan SJ och de kommuner som berörs av den här för människorna där mycket viktiga persontrafiken?

Herr TORWALD (c):

Herr talman! Jag skall i detta anförande huvudsakligen redovisa utskottets ställningstagande till ett par motioner rörande kollektivtrafik m. m. Eftersom jag är den ende centerpartist som är anmäld i den här debatten hoppas jag emellertid att kammaren ursäktar, om jag inledningsvis kort sammanfattar centerns syn på trafikpolitiken i stort.

Centern arbetar ju för ett decentraliserat samhälle, och detta kräver en aktiv lokaliserings- och regionalpolitik. Trafikpolitiken utgör en väsentlig del av denna. Målsättningen för trafikpolitiken skall vara att till rimliga priser erbjuda de enskilda människorna i hela landet goda kommunikationsmöjligheter och att tillgodose näringslivets behov av transporter och trafikservice i övrigt.

Trafikpolitiken skall utformas så att den – tillsammans med andra åtgärder – underlättar en ur miljösynpunkt positiv befolknings- och näringslivsutveckling i landets olika delar. Det är därför nödvändigt att alla delar av landet har ett väl anpassat vägnät.

Efter detta vill jag gå över till att kommentera vad utskottet har skrivit beträffande kollektivtrafiken och vad herr Hugosson sade om behovet av styrinstrument. Herr Hugosson menade att skillnaden mellan socialdemokratisk och icke-socialistisk trafikpolitik är den, att socialdemokraterna vill ha styrinstrument medan de icke-socialistiska partierna inte skulle vilja ha det. Det är ingalunda så, utan tvärtom har även den icke-socialistiska delen av utskottet redovisat en rad styråtgärder som vi vill vidta. Vi har också sagt att man inte enbart kan förlita sig på företags-ekonomiska kalkyler när man skall upprätthålla en rimlig trafikförsörjning, utan man måste också se till samhällsekonomiska konsekvenser av olika trafikmässiga åtgärder. Nog om detta.

Utskottsmajoriteten redovisar på s. 14 i betänkandet 1976/77:18 sin syn på kollektivtrafiken, varför jag här inskränker mig till några korta kommentarer. Regeringen har redan i budgetpropositionen visat en myck-

Nr 109

Fredagen den
15 april 1977

*Den statliga
trafikpolitiken,
m. m.*

Fredagen den
15 april 1977.

*Den statliga
trafikpolitiken,
m. m.*

et positiv inställning till kollektivtrafiken, något som bl. a. framgår av att man höjer statsbidraget till olönsam landsbygdstrafik från 28 till 88 miljoner. Genom denna kraftiga höjning har även skärgårdsområdena fått ökade möjligheter till kollektivtrafik till rimliga priser.

När det gäller den framtida trafikpolitiken ställer sig utskottsmajoriteten helt bakom vad kommunikationsministern i budgetpropositionens bil. 9 anger såsom målinriktning i fråga om kollektivtrafiken. Jag ber att få citera vad som där står på s. 2:

”Järnvägarna måste även i framtiden spela en betydande roll för både gods- och persontransporterna. Miljöhänsyn och trafiksäkerhetsskäl liksom önskvärdheten av en mer energisnål trafik gör det nödvändigt att den rälsbundna trafiken stimuleras.”

Jag menar att detta utgör en god garanti för att bl. a. pendeltrafiken Göteborg–Alingsås på järnväg kan bli kvar. I stort sett kan jag ställa mig bakom vad herr Hugosson tidigare har sagt beträffande denna trafik. Jag tänker inte mer beröra den, eftersom jag vet att herr Jonsson i Alingsås kommer att utförligt kommentera de förhållanden som har lett till motionerna 798 och 815, där man begär att pendeltågtrafiken skall vara kvar. Som herr Hugosson redan har redovisat har ju utskottet ställt sig mycket positivt till detta. Men eftersom förhandlingar pågår kan vi givetvis inte i detta läge ta några konkreta beslut.

I den socialdemokratiska reservationen nr 4 redovisar man i stort sett bara sådant som utskottet år efter år har sagt beträffande målsättningar för den framtida kollektiva trafiken. Jag finner det därför inte påkallat att göra någon alltför ingående analys av vad som där står, men jag vill ändå kommentera ett par saker.

Man säger i reservationen inledningsvis att en ny trafikpolitik kräver konkreta åtgärder. Jag har naturligtvis då med stort intresse försökt konstatera vad det är för våldsamt kraftiga konkreta åtgärder som socialdemokraterna i denna reservation förordar. Det är faktiskt ganska magert; det är mest bara allmänt resonemang om värdet och vikten av att man har en god och väl fungerande kollektiv trafikförsörjning. Jag hittar egentligen bara några få saker. Det är först statsbidrag till spårtrafikanläggningar. Därvidlag har jag själv varit med och motionerat för några år sedan, och utskottet har också vid ett flertal tillfällen uttalat att man borde öka statsbidragen till dessa anläggningar. Det har ju även aviserats att detta kommer att tas upp i den trafikpolitiska proposition som skall komma till hösten. Det är liksom ingenting nytt man för fram.

En annan fråga som tas upp gäller länskort, och man anser tydligen att det skulle vara något slags Columbi ägg som skulle lösa alla de problem som sammanhänger med en dålig trafikförsörjning ute i länen. Jag vill gärna redan här säga att jag inte är helt övertygad, eftersom länsgränserna ofta inte är några naturliga gränser för resandebehovet. Det har från många håll sagts att man har ganska liten förståelse för vad ett länskort i Älvsborgs län skulle medföra för fördelar för dem som bor i Ambjörnarp. De kan få resa upp till Dalsland 25 mil därifrån, medan deras resbehov

kanske är mera inriktat på andra sidan gränsen, dvs. Skaraborgs län. I Göteborg t. ex. tvingas vi tillgripa ett system som innebär att vi går över tre länsgränser för att över huvud taget skapa en vettig trafikförsörjning i de aktuella områdena.

I reservationen anförts också: "Kollektiva trafikmedel i lokal och regional trafik bör i ökad utsträckning överföras i samhällelig ägo." Jag är ingalunda övertygad om att vi får en bättre trafikförsörjning bara av den anledningen att vi kommunaliserar olika trafikföretag.

Däremot är jag av samma uppfattning som reservanterna när det gäller att vi måste ha en kommunal huvudman – det kan också vara landstinget – som är ansvarig för uppläggningsen av trafiken, linjenät, turtäthet, taxor m. m.

Jag vill återge vad utskottet har skrivit på s. 14 i betänkandet:

"De i dessa betänkanden" – dvs. de betänkanden som baserats på kollektivtrafikutredningen och utredningen rörande det allmänna kommunikationsväsendets anpassning till de handikappades behov, HAKO-utredningen – "upptagna frågorna liksom utredningsförslagen avseende regionalt gällande generella trafikrabatter avses, som tidigare nämnts, bli behandlade i den kommande propositionen om den framtida trafikpolitiken." – Här menar man den trafikpolitiska propositionen som vi väntar till hösten. – "Redan i sitt betänkande 1975/76:18 framhöll utskottet att arbetet med beredningen av dessa frågor borde påskyndas och förslag i frågan föreläggas riksdagen senast i samband med att nämnda proposition läggs fram."

Här redovisas alltså precis samma ställningstagande som för ett år sedan. Vad som har hänt är att regeringsskiftet möjligen har försenat denna proposition en smula, men mot bakgrund av detta och eftersom de i motionerna 1318 resp. 819 aktualiserade frågorna på kollektivtrafikens område är föremål för beredning inom departementet och även kommer att behandlas i den trafikpolitiska proposition som har aviserats till hösten 1977 finner utskottsmajoriteten enligt gammal praxis ingen anledning till åtgärd från utskottets sida.

Herr talman! Jag yrkar avslag på yrkandet 4 i motionen 1318 och på motionen 819.

Herr HUGOSSON (s) kort genmäle:

Herr talman! Jag vill återkomma till frågan om persontrafiken mellan Alingsås och Göteborg. Under förra årets valrörelse gav herr Torwald i tidningsartiklar och debattinlägg uttryck för den synpunkten att om det bara blev en borgerlig regering så skulle alla problem i samband med den frågan vara undanröjda inom en månad. Jag är glad att herr Torwald nu stöder mitt uttalande på den här punkten och delar min uppfattning att kommunikationsministern äntligen bör ingripa. Redan i höstas interPELLERADE jag i denna fråga.

Men, herr talman, vad som föranledde mig att begära replik var närmast herr Torwalds kommentarer till vår reservation nr 4. Herr Torwald säger

i det sammanhanget att vi talar om konkreta åtgärder men att vi inte föreslår några sådana. Men i vår reservation har vi ju redovisat KOLT-utredningen och utredningen om länskort i kollektivtrafik. Vi har ju sagt att vi måste se till att genomföra de konkreta förslag som KOLT-utredningen har lagt fram. Vi har också sagt att vi tycker att det är riktigt att vi inför länskort. Och nu säger herr Torwald: Att införa länskort löser inga problem. Vad har man för nytta av dem i t. ex. Älvsborgs län?

Det var ju intressant. Är det således centerpartiets uppfattning att vi inte skall kunna få några konkreta resultat vare sig av KOLT-utredningen eller av länskortsutredningen? Från socialdemokratisk sida menar vi att det är väldigt bra om vi snarast möjligt kan konkret genomföra de förslag som KOLT-utredningen har lagt fram. Vi menar vidare att det är utomordentligt värdefullt om vi kan få länskort.

Sedan finns det givetvis speciella problem i vissa län, men det har man ju också behandlat i utredningen. I t. ex. Göteborgsregionen, där tre län möts, måste vi naturligtvis finna en lösning på sådana speciella problem och skapa ett regionkort. Vad det här är fråga om är att vi skall införa denna typ av rabattkort för att kunna stimulera den kollektiva trafiken och för att stimulera människorna att i stället för att använda sin bil använda kollektiva trafikmedel. Herr Torwald efterlyser förslag till konkreta åtgärder. Här har vi ju föreslagit en rad åtgärder, men dem ställer sig herr Torwald tveksam till.

Herr TORWALD (c) kort genmäle:

Herr talman! Jag sade inte att man i reservationen saknade konkreta åtgärder, men jag sade att det var få *nya* konkreta åtgärder.

När det gällde länskortet redovisade jag en viss skepsis. Jag anser att det behövs periodkort, exempelvis inom vissa regioner där det finns ett naturligt behov av många och täta arbetsresor och serviceresor, men jag är inte alls säker på att länet är det lämpliga området för dylika periodkort.

Men det mest intressanta är egentligen vad som står i reservationen på s. 24: "Sammantaget innebär detta att det ekonomiska och politiska ansvaret för både planering och genomförande av trafikförsörjningen kan ligga hos ett och samma organ." Det måste innebära att herr Hugosson när det gäller länskortet är villig att vara mycket generös på kommunernas och landstingens bekostnad. Det finns nämligen ingenstans antytt att staten skulle gå in och hjälpa dem att klara ut ekonomin. Jag tror att vi – med den ekonomiska situation som landsting och kommuner har – måste vara ytterligt återhållsamma när det gäller att med statliga beslut lägga på kommunerna ytterligare belastningar. Skall vi komma någonstans vad beträffar låga kostnader för periodkort tror jag tvärtom att staten måste gå in. Men även detta måste bedömas med utgångspunkt i den samhällsekonomiska situation vi i dag befinner oss i. Därför är inte jag – och tydligen inte heller herr Hugosson – beredd att i dag lägga fram preciserade yrkanden på detta område. Vi vet att här måste

vägas in de ekonomiska aspekterna av de förslag man lägger. Därför har inte utskottsmajoriteten kunnat ställa sig bakom reservanternas krav på ett klart uttalande när det gäller en lösning av de här frågorna. Vi tror i vart fall inte att landstingen har de ekonomiska möjligheterna att klara de subventioner som det här är fråga om.

Herr HUGOSSON (s) kort genmäle:

Herr talman! Till att börja med vittnar herr Torwalds senaste inlägg om att han över huvud taget inte har tagit del av utredningsbetänkandet Länskort i kollektivtrafiken. Hade han gjort det hade han inte fört det här ekonomiska resonemanget.

Sedan trodde jag, herr Torwald, att de politiska partierna liksom tidigare var överens om att det ändå är kommunerna som har det direkta ansvaret för den lokala och regionala trafiken. Vi har ju 70-kort i Stockholm och Göteborg och på en del andra ställen. Det vi vill medverka till är att göra det möjligt att införa sådana rabattkortsystem i hela landet.

Sedan är det intressant att notera att en representant för det borgerliga blocket står och säger att i den samhällsekonomiska situation vi i dag befinner oss i måste staten gå in och stötta upp kommunerna för att dessa skall klara länskortet – vilket jag inte har någonting emot. Men det skall bli intressant att höra kommunikationsministerns kommentar till herr Torwalds löften till alla kommunalmän och landstingsmän: Nu skall ni få ersättning från staten för att klara den lokala trafiken.

Skattebetalare som skattebetalare, men med tanke på den samhälls-ekonomiska situation som den borgerliga regeringen har försatt det här landet i hyser jag stor oro för att det, om man skall gå den vägen, kommer att dröja länge innan denna rabattering kan vara genomförd.

Herr TORWALD (c) kort genmäle:

Herr talman! Jag har icke gett kommunerna några löften om pengar. Jag har tvärtom sagt att det är en sak som måste prövas noggrant. Men jag har också sagt att jag är övertygad om att kommunerna utan statlig hjälp inte kan klara finansieringen av billiga periodkort. Regeringen har också visat att den är beredd att hjälpa kommunerna när det gäller att vidta sådana åtgärder. Exempelvis skärgårdstrafiken har varit ett stort problem, men tack vare att vi höjde anslagen med drygt 60 milj. kr. det här budgetåret kommer många skärgårdsområden att få möjlighet till bättre kommunikationer till rimliga kostnader.

Herr Hugosson säger att jag inte läst periodkortsutredningen. Det är inte det som är intressant utan vad socialdemokraterna har skrivit i reservationen 4. Där har ni skrivit – och det är tydligen också herr Hugossons mening – att det är huvudmännen som skall ha det ekonomiska ansvaret. Ni yrkar emellertid inte på några statliga bidrag. Jag har sagt att de kommunala huvudmännen skall ha ansvaret för politiken, men jag tror inte att de kommer att klara den utan viss hjälp från staten. Hur stort detta bidrag skall bli och vilken omfattning det skall ha kan

Fredagen den
15 april 1977

*Den statliga
trafikpolitiken,
m. m.*

vi i dag inte ta ställning till – det är detta som beredningen i departementet syftar till att klarlägga.

Herr talmannen anmälde att herr Hugosson anhållit att till protokollet få antecknat att han inte ägde rätt till ytterligare replik.

Herr SELLGREN (fp):

Herr talman! Många väntar sig att 1977 skall bli det år då vi äntligen får en trafikpolitik som tillfredsställer de mest skilda förhoppningar. Då skall biljettpriserna på SJ bli så attraktiva att människorna lämnar bilen och tar tåget för de längre resorna. Tågtiderna kommer att samordnas med anslutande busslinjer och tvärtom så att man på ett smidigt sätt når olika orter utan onödiga väntetider. Snitttaxan försvinner mellan järnväg och buss så att resandet ytterligare förbilligas. – Jag kanske här får skjuta in en fråga till statsrådet: Statsrådet glömmer väl inte att ta bort detta stora irritationsmoment i sina kommande förslag?

Vidare förväntar man sig att allmänna färdmedel verkligen skall bli allmänna genom att bussar, järnvägsvagnar och stationer i framtiden kommer att anpassas till de handikappades villkor, så att dessa inte diskrimineras.

Godstransportköparna har sina förväntningar, liksom transportföretagen har sina. Gemensamt för de här olika intressegrupperna är kravet på en långsiktig vägpolitik, så att vi kan upprätthålla en vägstandard som svarar mot trafikens behov. Den kapitalförstöring som under många år skett på grund av otillräckliga anslag till vägunderhållet skulle då undvikas.

Vidare anses SJ böra få de investeringsanslag som erfordras för att man skall kunna anskaffa bättre och välanpassade godsvagnar samt bekvämare personvagnar.

Listan över förväntningar av skilda slag kan göras lång.

Om vi bara utgår från det enorma utredningsmaterial som framtagits under 1970-talet borde alla dessa förväntningar till väsentlig del kunna infrias. De viktigaste utredningar, som kommer att ligga till grund för den trafikpolitiska proposition som väntas bli framlagd i höst, omfattar uppskattningsvis omkring 3 500 sidor utredningsmaterial. Flera betydelsefulla utredningar är ännu inte avslutade, såsom utredningen om trafikens kostnadsansvar, sjöfartsutredningen och trafiksäkerhetsutredningen.

1970-talet kommer att gå till historien som trafikutredningarnas decennium. Ur det här materialet skall nu inom kommunikationsdepartementet vaskas fram förslag till en ny trafikpolitik, bättre anpassad till samhällets resurser och behov. Förutsättningarna för att man skall kunna tillgodose de förväntningar som jag inledningsvis skisserat borde vara gynnsamma.

En central målsättning för den väntade propositionen bör vara att den nya trafikpolitiken utgår från ett samhällsekonomiskt synsätt med be-

varande av en i möjligaste mån fri och lika konkurrens mellan trafikmedel och trafikföretag. Om detta är vi, såvitt jag förstår, eniga i utskottet.

Det här innebär att den nya trafikpolitiken måste utgå från sociala, regionalpolitiska och samhällsekonomiska bedömningar. Vi har från folkpartiets sida gång på gång sagt att det behövs en ramhushållning även på trafikpolitikens område. Det är samhällets ansvar att garantera en tillfredsställande transportförsörjning.

Jag skall inte vidare fördjupa mig i några mer ingående trafikpolitiska funderingar. Herr Lothigius har utförligt berört de allmänna riktlinjerna, och där är vi eniga. Jag skall nu i stället beröra den behandling som årets motioner fått i trafikutskottet.

Vi har i utskottet utgått ifrån att vi mycket snart kommer att få en trafikpolitisk proposition. Det betänkande som vi just nu behandlar präglas av detta utgångsläge. Utskottet är praktiskt taget enigt i sina skrivningar, men ändå föreligger det inte mindre än fem reservationer från den socialdemokratiska gruppen. Huvuddelen av dessa reservationer grundar sig på socialdemokraternas trafikpolitiska motion nr 1318. Innehåller nu denna motion några sådana principiella nyheter att de kan förändra innehållet i en väntad proposition? Så är inte fallet. Motionen utgör ett referat av de utredningar som slutförts under de senaste åren, och den mynnar ut i yrkanden som i stort sett överensstämmer med förslag som lagts fram av de här utredningarna. Ingenting nytt har kommit fram; möjligen har man skärpt formuleringarna på vissa punkter. Då undrar jag: Är detta någonting att skriva till regeringen om? Förslagen ligger ju redan hos regeringen.

Det intressanta är dessutom att reservationerna nära nog helt sammanfaller med utskottets skrivning, något som herr Lothigius tidigare klart visat. Reservationerna är något fylligare, och reservanterna har lagt tyngdpunkten på vissa delförslag, såsom inrättande av samordnande organ för den fortsatta planeringen inom trafiksektorn. Detta står helt i linje med socialdemokraternas vilja att ständigt skapa nya organ för att öka byråkratin i landet. Herr Hugosson har bekräftat det här i sitt anförande.

Men, herr talman, vi behöver inte fler byråkrater – vi behöver en bättre trafikpolitik.

I reservationen 2 fullföljer de socialdemokratiska ledamöterna i trafikutskottet sitt motionskrav på nya regler för avgränsning av SJ:s afärsbanenät gentemot de trafiksvaga bandelarna. Så kopplar man samman detta med min motion om ett järnvägspolitiskt program. Herr Lorentzon i Kramfors har påpassligt uppsnappat denna "koalition". Han ansåg att jag spelar sparvens roll i den här reservationen. Samtidigt är han bitter över att de socialdemokratiska ledamöterna tillsammans med de övriga har avstyrkt vpk:s motioner. Men det är inte så, herr Lorentzon, och damer och herrar i trafikutskottet, att man har fångat in sparven. Däremot har man liksom tidigare lånat några fjädrar från mina yrkanden.

Jag tror att mina socialdemokratiska vänner till stor del har missupp-

Fredagen den
15 april 1977

*Den statliga
trafikpolitiken.
m. m.*

fattat syftet med min motion. Den handlar inte så mycket om avgränsningen mellan affärsbanenätet och de trafiksvaga bandelarna, även om denna nämns i motionen. Min motion går mera ut på att uppnå ett högre kapacitetsutnyttjande inom järnvägen, och det är något annat. Detta uppnår man inte bara genom att ändra reglerna för avgränsningen av affärsbanenätet. SJ har i de flesta av sina tåg utrymme för många fler passagerare än som nu reser. Människor vill resa med tåg mer än vad de gör. Men priserna är för höga, och tågtiderna passar inte alltid så bra.

Järnvägen är en samhällsresurs som är för dåligt utnyttjad. Ur samhällsekonomisk synpunkt slår det strikta kravet på kostnadstäckning för persontrafiken fel. Som jag har framhållit i min motion är SJ inte främmande för att öka kapacitetsutnyttjandet genom t. ex. rabatter av skilda slag. Dessa skulle ge ökad resefrekvens, men inte alltid förbättrat ekonomiskt resultat. Det vore därför rimligt att SJ kompenseras genom någon form av kapitaltillskott.

De här frågorna inryms inte i socialdemokraternas motion. Visst skulle jag gärna ha sett en ännu gynnsammare behandling av min motion, men till den del som socialdemokraterna tar upp motionen i sin reservation för den inte motionskravet längre fram. Däremot välkomnar jag att mina socialdemokratiska vänner inte reserverar sig mot vad utskottet säger om större öppenhet från SJ:s sida i fråga om insyn i dess kostnadsstruktur. Här har man kapitalt vänt i sin uppfattning. I fjol yrkade socialdemokraterna i en reservation avslag på detta. I dag har herr Hugosson, liksom tidigare i en interpellationsdebatt, bekräftat att han har ändrat sin mening sedan i fjol.

Herr talman! Jag skulle också ha nämnt något om de övriga reservationerna, men jag tycker att herr Lothigius och herr Torwald har berört dem i tillräckligt hög grad. Jag stannar därför här och ber att få yrka bifall till utskottets hemställan och avslag på samtliga reservationer.

Herr kommunikationsministern TURESSON:

Herr talman! Jag skulle naturligtvis ha kunnat avstå från att delta i denna debatt eftersom regeringen kommer att förelägga riksdagen en trafikpolitisk proposition som tar ett samlat grepp på hela trafikpolitiken vid höstriksdagen. Detta kommer inte *eventuellt* att ske, som herr Mellqvist uttryckte sig. Jag lovat riksdagen detta, och en sådan proposition kommer alltså.

Med anledning av en del som har sagts här tycker jag att det kan vara lämpligt att jag gör några randanmärkingar, inte minst för att notera och understryka den stora samstämmighet i fråga om målen som i de flesta avseenden präglar utskottets talsmäns agerande.

Utformningen av tillämpningen av 1963 års trafikpolitiska beslut har lett till att det trafikpolitiska målet om en tillfredsställande transportförsörjning till alla delar inte har kunnat uppnås. Orsakerna är framför allt en bristande samordning mellan de olika trafikgrenarna och andra

samhällssektorer. I vissa fall har en samhällsekonomisk syn saknats. Naturligtvis har också den starka utvecklingen i samhället under 1960- och 1970-talen medverkat genom att den i viss mån har ändrat förutsättningarna för 1963 års trafikpolitiska beslut. Det har gällt de ökande resebehoven, den ökade reseviljan hos människorna och den starkt ökande bilismen. Vidare har den s. k. kostnadsansvarighetsprincipen inte fullt ut praktiserats i verkligheten. Frågan om kostnadsansvarets utformning och tillämpning behandlas nu, som har sagts tidigare i debatten, i en andra etapp i trafikpolitiska utredningens arbete.

Det generella målet för samhällets trafikpolitik bör vara att garantera medborgarna och näringslivet i landets alla delar en tillfredsställande trafikförsörjning till lägsta möjliga samhällsekonomiska kostnader.

Det samhällsekonomiska synsättet måste vara vägledande för det trafikpolitiska handlandet. I detta ligger för det första att trafikpolitiken skall bidra till måluppfyllelse inom andra samhällssektorer, för det andra att trafikpolitiken skall syfta till att åstadkomma en riktig utveckling av transportapparaten och en uppdelning av trafiken mellan olika trafikgrenar och trafikutövare i enlighet med deras olika förutsättningar och fördelar, ett så effektivt utnyttjande som möjligt av nedlagt kapital i trafikapparaten.

Slutligen bör naturligtvis detta synsätt leda till att man beaktar energi-, miljö- och trafiksäkerhetsaspekterna i större utsträckning än någonsin tidigare. Där har det nu tillkommit delvis nya synpunkter och krav.

Såvitt jag kunnat bedöma av denna debatt är samstämmigheten stor när det gäller de trafikpolitiska målen. Det är mycket glädjande. Däremot finns det naturligtvis på väsentliga punkter olika förutsättningar när det gäller de trafikpolitiska medlen. Reservanterna förespråkar ett handlande som innebär en väsentlig styrning av utvecklingen inom transportsektorn. Mot detta vill jag ställa en utveckling av transportsektorn där en fri konkurrens på lika villkor och utan statliga och byråkratiska detaljregleringar inom en av samhället fastlagd ram kan leda till en trafik i samverkan. En sådan trafikpolitik ger också utan tvivel största utrymmet för valfrihet för konsumenten.

Det är för mig helt klart att transportsektorns utveckling är av strategisk betydelse för samhällsutvecklingen i stort. Detta kräver också en helhetssyn när det gäller möjligheterna att i samhällsplaneringen samordna mål och medel inom olika samhällssektorer. Eftersom den kollektiva trafiken och dess förutsättningar har berörts av flera talare skall jag också säga något om det.

I budgetpropositionen framhålls att den kollektiva persontrafiken måste förbättras och byggas ut, så att den blir tillgänglig och attraktiv för allt fler människor – då också inbegripet människor som lider av någon form av handikapp. Det glädde mig att höra att herr Mellqvist inordnade kravet på attraktivitet i sin terminologi. Jag tror nämligen att mycket av kollektivtrafikens möjligheter att suga åt sig trafikanter ligger i att den kan göras tillräckligt attraktiv. Och med attraktiv menar jag då inte bara

ett attraktivt pris utan också bekvämlighet, turtäthet och snabbhet. Jag är väl medveten om att kraven i dessa avseenden måste ställas väsentligt olika beroende på trafikunderlaget osv., men det bör vara angeläget att vid sidan om en prismässig konkurrens konkurrera med de individuella trafikmedlen även i fråga om bekvämlighet, turtäthet och snabbhet.

Min ambition är att kunna öka kollektivtrafikens attraktivitet i olika avseenden. I den kommande trafikpolitiska propositionen är det min avsikt att ta ställning till de utredningsförslag som bl. a. redovisas i kollektivtrafikutredningen, den s. k. HACO-utredningen och den s. k. periodkortsutredningen. Det är ett värdefullt utredningsarbete som har bedrivits, och ett värdefullt material föreligger. Jag har tidigare från denna talarstol uttalat min tillfredsställelse över den delen av arvet från min företrädare. Jag tycker att betydelsen av en förbättrad kollektivtrafik är markerad såväl i det utskottsbetänkande som vi nu behandlar som i reservationerna till detsamma.

Det är glädjande, sade jag – och det framhöll också herr Lothigius – att regeringspartierna och den socialdemokratiska oppositionen har så samstämmiga åsikter i många avseenden, i första hand beträffande målen för trafikpolitiken. Detta kan naturligtvis ge goda förutsättningar för att vi här i riksdagen får en bred uppslutning kring den trafikpolitiska proposition som jag lovat skall läggas fram i höst. Jag kan försäkra att jag därvid kommer att vara ytterst angelägen om att ingen skall kunna förebrå mig att jag har ryggat för kloka förslag bara därför att de kommer från oppositionen.

Herr Hugosson har, herr talman, ställt två frågor till mig, frågor som förvisso inte är så särdeles lätta att besvara så här på rak arm, men jag skall försöka.

I den trafikpolitiska propositionen kommer regeringen att föreslå riksdagen att anta principer för ett framtida vägbyggande och andra trafikpolitiska åtgärder. Dessa principer kommer vad kostnaderna för deras genomförande beträffar att följas upp i budgetpropositionerna åren framöver. Den tekniken är hävdvunnen och kan inte frångås. Det finns inget utrymme för två budgetpropositioner varje år på ett så väsentligt kostnadskrävande område som det trafikpolitiska.

Herr Hugosson frågade mig också, om jag kommer att se till att några inskränkningar i tågtrafiken mellan Alingsås och Göteborg inte kommer till stånd och om jag är villig att se till att en för SJ och kommunerna acceptabel överenskommelse i ekonomiskt avseende kommer att kunna träffas. Först vill jag säga att jag inte har någon som helst möjlighet att ingripa i SJ:s tidtabellsarbete. Då skulle väl konstitutionsutskottet ganska snart ingripa. Beträffande den andra frågan vill jag säga att jag naturligtvis är angelägen om att en överenskommelse som tillgodoser båda parterna kan träffas. Om det inte lyckas i de förhandlingar som ännu inte är avslutade, kommer jag att överväga att föreslå regeringen att tillsätta en speciell förhandlingsman.

Fredagen den
15 april 1977

*Den statliga
trafikpolitiken,
m. m.*

Herr HUGOSSON (s) kort genmäle:

Herr talman! Det är naturligtvis riktigt som kommunikationsministern säger att det synes föreligga stor enighet om målen för den framtida trafikpolitiken. Även vi noterar detta med glädje. Men det intressanta är ju med vilka medel vi tänker uppnå målen. Det gläder mig att höra att kommunikationsministern inte skall rygga för några som helst kloka förslag från oppositionen. Kommunikationsministern har ett mycket rikhaltigt beslutsunderlag i alla de utredningar som tillkommit som en följd av den socialdemokratiska regeringens initiativ. Huvudparten av dessa förslag är genomsyrade av den viljeinriktning som socialdemokraterna har gett uttryck för i direktiven till utredningarna. Vi skall naturligtvis bidra med förslag till förändringar ifall vi inte tycker att de medel som föreslås i trafikpropositionen i höst leder till de mål som vi tror oss vara överens om.

Jag förstår att man inte kan lägga fram två budgetpropositioner samma år beträffande vägväsendet. Men det var detta som trafikutskottets talesman lovade i vägdebatten för två veckor sedan, och jag vill här citera vad herr Persson i Heden sade. Han yttrade: "Men vi har – som herr Hugosson själv sagt – framöver att förvänta den trafikpolitiska propositionen. Då har vi att räkna med anslagsäskande också där." Detta uttalades i anslutning till debatten om den budget vi diskuterade, och det var alltså ett löfte som lämnades av utskottets talesman men som icke var förankrat i kanslihuset. Och det var också det jag trodde. Därför är det mycket bra att vi fått saken verifierad i dag.

Jag tycker det är bra att kommunikationsministern säger här i riksdagen att han skall tillsätta en särskild medlare när det gäller förhandlingarna om persontrafiken på järnvägssträckan Alingsås–Göteborg. Men det måste ske snabbt, eftersom man nu har aviserat inskränkningar i tågtrafiken fr. o. m. den 22 maj 1977. Om man har tagit bort tågen, finns det ju inte mycket att förhandla om för medlaren.

Även om kommunikationsministern icke har de konstitutionella möjligheterna att ingripa i SJ:s tidtabellsarbete, måste kommunikationsministern ändå se till att denna fråga icke förhalas, så att medlaren inte kommer i den situationen att han inte har några tåg att slå vakt om. Det är ju persontrafiken vi skall rädda, och det måste ske snabbt. Därför förmodar jag att kommunikationsministern, när denna debatt är slut, vidtar de åtgärder som omedelbart måste till för att persontrafiken på västra stambanan skall kunna fortgå i oförändrad omfattning även i framtiden.

Herr HÖGSTRÖM (s):

Herr talman! I det föreliggande betänkandet från trafikutskottet behandlas under avsnittet Regionala och interregionala planeringsfrågor m. m. ett antal motioner, däribland motionen 556, vari begärs en långsiktig plan för upprustning av inlandsbanan och de båda bibanorna Forsmo–Höling och Storuman–Hällnäs.

Fredagen den
15 april 1977

*Den statliga
trafikpolitiken,
m. m.*

Utskottet har i sin skrivning hänvisat till att 1974 års riksdag behandlade motioner i ämnet, som då hänvisades till trafikpolitiska utredningen. Dessutom ville man avvakta det resultat som skulle erhållas genom arbetet inom trafikplaneringsutredningen samt vid den regionala trafikplaneringen som pågick genom länsstyrelsernas försorg ävensom inom statens järnvägars fortlöpande planeringsarbete.

Utskottets slutsats med anledning av den nu aktuella motionen är att man måste avvakta detta utredningsarbete. Därom är tydligen utskottet enigt. Det är således utsiktslöst att nu ställa ett yrkande om bifall till motionen.

Men jag vill ändå, herr talman, understryka att det är synnerligen angeläget, att regeringen snarast förelägger riksdagen en plan för upprustning av den viktiga kommunikationsled som inlandsbanan utgör. Underlaget för en sådan bedömning borde efter tre års utredande vara tillräckligt. Jag vill bara erinra om att länsstyrelserna i Västernorrlands och Jämtlands län i sina regionala trafikplaner framhållit betydelsen från samhällsekonomisk synpunkt av inlandsbanan med bibanor. Starka regionalpolitiska skäl talar enligt de båda länsstyrelserna för att dessa banor upprustas till normal standard.

Ur Västernorrlands läns regionala trafikplan 1974 kan inhämtas följande faktiska uppgifter om de aktuella banornas standard:

”På bandelen Forsmo–Höting är hastighetsgränsen för loktåg för närvarande 45 km/t och varierar på övriga inlandsbanan mellan 40 och 60 km/t. Hastigheten för motorvagnstrafiken är numera begränsad till 85 km/t utom på delen Forsmo–Höting där gränsen är 75 km/t. I fråga om bärighet har bandelen Forsmo–Höting 15,5 tons axeltryck, Strömsund–Ulriksfors 18 ton, Jämtlands Sikås–Hammerdal 17 ton. På Inlandsbanan Höting–Östersund och Brunflo–Sveg är högsta tillåtna axeltryck 20 ton men endast vid en högsta hastighet av 50 km/t.”

Med en sådan banstandard är det uppenbart, att om man inte går in för en rejäl upprustning är det en tidsfråga när all trafik måste läggas ner på de aktuella bandelarna. Visserligen anvisades i fjol ett anslag på 11 milj. kr. till en första upprustning, och lika stort belopp har anvisats i årets budget. Men dessa belopp är helt otillräckliga om man verkligen vill möjliggöra framtida trafik. För att klara SJ:s i budgetpropositionen redovisade krav på en upprustning fordras en långsiktig plan. Som motiv härför anförs enligt budgetpropositionen:

”SJ menar att om man på inlandsbanan skall kunna tillhandahålla rese- och transporttjänster, som kvalitetsmässigt skall bli bättre än t. ex. landsvägsbussarnas tjänster, behövs en upprustning som i persontrafik möjliggör hastigheter upp till 120 km/h. En sådan upprustning fordrar investeringar i såväl fasta anläggningar som rullande material.” SJ beräknar att kostnaderna för de fasta anläggningarna vid 1975–1977 års kostnadsnivå uppgår till 1 000 milj. kr.

Av ett uttalande i tidningen Land nr 11 för den 11 mars i år förefaller det som om kommunikationsministern Bo Turesson delar denna SJ:s

uppfattning. Tidningen erinrar om att kommunikationsministern sagt att trafiken skall "byggas ut med hänsyn till regionalpolitikens krav. Inlandsbanan torde ha den allra största regionalpolitiska betydelse." Tidningen frågar kommunikationsministern: Vad tänker ni i regeringen göra med den? Får vi en plan för upprustningen? Kommunikationsministern svarar följande: "Jag är inte säker på att man kan rusta upp hela inlandsbanan som t. ex. sträckan längst i norr. Riksdagen anvisade i fjol pengar till en begynnande upprustning. Självklart behövs det en plan för upprustningen, och jag förutsätter att SJ gör en sådan plan."

Med hänvisning till detta uttalande vill jag fråga herr kommunikationsministern om han nu är beredd att ge SJ i uppdrag att ta fram en sådan plan.

I vår motion har vi pekat på att en upprustning av inlandsbanan med de aktuella bibanorna skulle ha stor betydelse för skogs- och malmtransporterna, för den inlandsbaserade industrin och då framför allt för sågverkens möjligheter till vidareförädling på sina lokaliseringssorter.

Dessutom skulle en upprustning bli av turistbefrämjande betydelse för inlandet. Vi vet att med längre semester och kortare arbetstid kommer turismen att få en alltmer ökad betydelse för inlandskommunerna. Med snabba järnvägsförbindelser skulle stora delar av Jämtlands och Västerbottens fjällvärld bli lättillgängliga med kollektiva färdmedel. Den effekt som en upprustning innebär är således samhällsekonomiskt av stor betydelse för inlandet. Den ger också i ett kortare perspektiv en värdefull sysselsättningsförstärkning i en av arbetslöshet hårt drabbad bygd.

Jag vill bara erinra om situationen i det område som berörs av upprustningen av Forsmo-Hotingbanan. Arbetsförmedlingen i Hoting redovisade vid månadsskiftet februari-mars i år 339 arbetslösa, varav hela 275 var under 55 år. Av dessa var 65 ungdomar under 24 år. Vid detta räkningstillfälle fanns bara en enda ledig plats kvar. Det hade under februari månad funnits totalt 19 lediga jobb i detta område.

Enligt i motionen redovisade siffror från SJ skulle en upprustning av denna bandel ge sysselsättning åt ca 50 man under tre-fyra år.

Det bör också påpekas att en insats av denna karaktär skulle utgöra en värdefull stimulans till de två mycket ambitiösa inlandsprojekt som bedrivs av länsmyndigheterna under beteckningarna Inland Y och Aktion Z.

En långsiktig plan för upprustning av inlandsbanan och de två bibanorna är således, herr talman, både samhällsekonomiskt, trafikpolitiskt och sysselsättningsmässigt en riktig åtgärd.

Herr JONSSON i Alingsås (fp):

Herr talman! Trafikpolitiken har under senare år tilldragit sig stort intresse. En orsak är självfallet att trafikfrågorna berör praktiskt taget varje medborgare. Det andra skälet är att vi har haft en trafikpolitik som inte varit tillfredsställande. 1963 års trafikpolitiska beslut har med rätta blivit häftigt kritiserat, bl. a. därför att det beslutet var alltför isolerat

Fredagen den
15 april 1977

*Den statliga
trafikpolitiken,
m. m.*

från de faktorer som har avgörande samband med trafikfrågor.

Också till årets riksdag har väckts många motioner. I motionen 815, som tidigare här har blivit refererad, säger vi att sociala och samhälleliga krav och aspekter bör ligga till grund för en förnuftig och effektiv trafikpolitik. För att uppfylla detta centrala krav måste det ses till att den kollektiva trafikförsörjningen byggs ut. Det samhällsekonomiska, miljö- och trafiksäkerhetspolitiska värdet av en spårbunden kollektivtrafik måste då beaktas.

Vi har i motionen tagit upp ett konkret fall – också det flera gånger omnämnt här – och det gäller kollektivtrafiken på sträckan Göteborg–Alingsås, där SJ hotat med att lägga ner den spårbundna lokala persontrafiken och ersätta den med busstrafik. Motiveringen är att denna lokaltrafik med pendeltåg inte skulle vara lönsam.

Vi motionärer – och då företräder vi samtliga riksdagspartier – hävdar att SJ-ledningens hänvisning till lönsamhetskravet går stick i stäv mot den trafikpolitiska målsättning som riksdagen flera gånger uttalat. Under senare år har vi haft många järnvägsnedläggelser. Som regel har det varit bandelar med svag resandeström. Men här har vi fått in ett nytt moment: SJ hesiterar inte inför tanken på att lägga ner persontrafiken på en bandel där det reser *många* människor. Varje dygn reser omkring 4 000 personer på den aktuella bansträckan, och drygt hälften av dem är pendlare.

En betydande enighet i den trafikpolitiska debatten har under senare år vuxit fram:

Vi är helt på det klara med att det *billigaste* sättet per kilometer att resa erbjuder just tågtrafiken.

Knappast någon annan trafikföring är så *miljövänlig*.

Inget annat fordon är per capita sett så *energisnålt*.

Trafiksäkerheten är helt överlägsen t. ex. landsvägstrafikens.

Men trots detta får man ett intryck av att statens järnvägar inte tagit intryck av ett sådant synsätt!

Nu intar SJ den ståndpunkten att man vill ersätta den spårbundna lokala persontrafiken med busstrafik. För att fortsätta med järnvägstrafiken har SJ för kommunerna presenterat en dyr räkning på många miljoner, en räkning som kommunerna inte har råd att betala. Förhandlingar har pågått i många omgångar, men man kan påstå att de ännu inte har lett till positivt resultat.

Ett problem för kommunerna i förhandlingsledet är att man där starkt betvivlar de beräkningsgrunder SJ presenterar, ett beräkningsunderlag som SJ inte varit berett att redovisa. Under vintern har en stor opinion vuxit fram till förmån för en fortsatt tågtrafik. Man har informerat och protesterat, man har tagit klar ställning mot tågindragningar och mot bussalternativet. Det klara beskedet finns, inte bara från kommunerna, utan från mer än 20 000 människor som bor utmed järnvägen.

I vår motion har vi föreslagit att åtgärder skall vidtas för att säkra den spårbundna lokala persontrafiken på den aktuella bandelen. Vi har också krävt att riksdagen skulle uttala att statens järnvägar vid under-

Fredagen den
15 april 1977

*Den statliga
trafikpolitiken,
m. m.*

handlingar med berörda kommuner åläggs att redovisa sitt kalkylunderlag.

Utskottet har tagit fasta på kraven och uttalat sig för detta. Utskottet säger att det är "i hög grad angeläget att den spårbundna trafiken på den angivna bandelen bibehålls samt att en överenskommelse i berörda frågor snarast kommer till stånd". Och det sägs klart ut att utskottet också anser det angeläget att SJ med utgångspunkt i ett samhällsekonomiskt synsätt visar större öppenhet vid exempelvis förhandlingar med kommuner och landsting om alternativa lösningar till kollektivtrafiken.

När det gäller nedläggning och indragning av tågtrafik erinrar utskottet om vad det tidigare har sagt i den frågan och hänvisar till vad utskottet anförde för exakt två år sedan, nämligen att någon nedläggning av järnväg eller järnvägsstationer inte får ske mot de berörda kommunernas vilja så länge utrednings- och planeringsarbete pågår. Det bestämda beskedet upprepar trafikutskottet i dagens betänkande. Vad utskottet uttalar är att miljöhänsyn och trafiksäkerhetsskäl samt önskvärldheten av en mera energisnål trafik gör det nödvändigt att den rälsbundna trafiken stimuleras. Utskottet säger också att taxepolitiken måste ta hänsyn till det och att statens järnvägar måste för sin del medverka till att den kollektiva trafiken görs mer attraktiv och bättre anpassad till trafikanternas önskemål. Såvitt jag förstår ligger detta helt i linje med de tankar som kommunikationsministern nyss uttryckte.

Med dessa deklARATIONER från trafikutskottet och, som jag uppfattar det, kommunikationsministerns instämmande, borde en motionär vara helt tillfredsställd. Men det som gör att man ändå känner oro är att SJ trots riksdagens tidigare uttalande umgås med planer på trafikinskränkningar. SJ drar redan i sommartidtabellen in tåg under veckoskiptena och dessutom ett tåg som används för arbetsresor. Motiveringen är att SJ inte har några vagnar, eftersom ett par kolliderat. Detta visar att SJ har haft den policyn att man kör slut på motorvagnarna tills de blir skrotfärdiga för att sedan lägga ned trafiken. Genom riksdagsbeslut om pengar till motorvagnar har man delvis fått ändra sin målsättning. Men inte skall passagerarna få lida för att SJ tidigare har misskött vagnanskaffningen? SJ har vid något tillfälle skyllet på att man inte haft några pengar, men det bör noteras att man tidigare inte har begärt medel för motorvagnsanskaffning i sin långtidsplan.

Dagens TU-betänkande erinrar om vad trafikutskottet föreslog och riksdagen antog år 1975. Därtill kommer att riksdagen och det stora flertalet människor i vårt land i dag är mycket eniga om att vi behöver en ny trafikpolitik, en trafikpolitik som har de positiva inslag som 1963 års beslut saknade.

SJ vägrar att redovisa sitt kalkylunderlag, och det är att observera att detta inte gäller s. k. enskilda förhållanden. Så mycket är dock klart som att SJ inte vill ge samma villkor för Göteborg som man gav t. ex. Stockholmsområdet genom den s. k. Hörjelöverenskommelsen. Den byggde bl. a. på särkostnadsprincipen, dvs. att SJ får ta betalt för alla

lokala och centrala kostnader som är förknippade med verksamheten. Möjligheterna att få en sådan lösning förhandlingsvägen måste nog bedömas som mycket små. Det tragiska är att under den tid som förhandlingar och diskussioner pågår vill SJ fortsätta ungefär som förut med försämringar av servicen.

Jag skulle alltså – liksom flera andra talare har gjort – vilja vädja till kommunikationsministern att han tar upp de här frågorna och överväger de möjligheter som står till buds. Att kommunikationsministern här skulle engagera sig är så mycket mer motiverat som ett ställningstagande i de frågor som jag och andra har aktualiserat får konsekvenser för den regionala järnvägstrafiken över huvud taget.

Herr talman! Man kan väl säga att om 2 000 resenärer per dag – dvs. 4 000 pendelresor – inte är ett tillräckligt underlag för en regional järnvägstrafik på en sträcka av under 50 km, så lär det inte finnas underlag för regional passagerartrafik på järnväg här i landet!

Jag har vid tidigare tillfällen sagt till kommunikationsministern att när vi nu under några månader lever i ett trafikpolitiskt vakuum kan vi inte från riksdagens sida tolerera att ett statligt affärsverk på administrativ väg raserar det som vi förmodligen kommer att vilja ha med i en bättre, framtida trafikpolitik. Jag skulle alltså vilja vädja till regeringen och kommunikationsminister Bo Turesson att de med en helt annan kraft än hitintills – det gäller även den förra regeringens brist på engagemang i de här frågorna – ser till att statens järnvägar lever upp till den målsättning som riksdagen i full enighet kommer att uttala i dag. *Det borde inte behöva sägas, men det måste sägas.*

Vad vi behöver i svensk trafikpolitik i dag är inte hot om nedläggningar och indragningar. Vad vi behöver är en offensiv trafikpolitik, och kommunikationsministern har ju antytt att man kommer att föreslå en sådan senare under året. Därför har jag ändå efter dagens debatt vissa förhoppningar inte bara beträffande den pendeltrafik som jag har aktualiserat i mitt inlägg utan också om en totalt sett bättre trafikpolitik.

Herr kommunikationsministern TURESSON:

Herr talman! Egentligen är det väl inte så nödvändigt att jag uttalar mera i fråga om trafiken mellan Alingsås och Göteborg än jag gjorde i mitt svar till herr Hugosson, men för att inte vara oartig mot herr Jonsson i Alingsås vill jag erinra om vad jag sade till herr Hugosson.

Jag följer naturligtvis den här frågan med stort intresse, och om det hela skulle bryta samman kommer jag att överväga att föreslå regeringen att tillsätta en särskild förhandlingaman.

Det är klart att man kan säga att man skall tillhålla SJ att med större kraft än hittills föra en offensiv trafikpolitik. Men det måste ju alltid ske inom ramen för de konstitutionella regler som gäller i vårt land. Överträder man dem så kommer det, som herr Jonsson säkert känner till, surt efter, och det tror jag inte vi skall utsätta oss för.

Om herr talmannen tillåter skulle jag med anledning av herr Högströms

Fredagen den
15 april 1977

*Den statliga
trafikpolitiken,
m. m.*

mer eller mindre direkt uttalade frågor om inlandsbanan vilja nämna att under två budgetår har SJ på grund av riksdagsbeslut för två år sedan fått särskilda pengar för upprustning av inlandsbanan. Jag anser det självklart att SJ använder de pengarna på ett planmässigt sätt. Däri ligger att SJ naturligtvis har en planering. Men det är också klart att SJ inte kan göra en detaljerad plan för varje del av inlandsbanan innan statsmakterna har tagit ställning till de regionala trafikförsörjningsplaner som föreligger, och inte heller innan näringslivet, i första hand skogsbruket, har bestämt sig för vilket transportsystem man skall använda i framtiden.

Detta innebär alltså att jag har full tilltro till SJ:s förmåga att på ett förnuftigt sätt använda de anslag som SJ får för inlandsbanans upprustning och som ju inte är särskilt stora i förhållande till den överslagsvis beräknade totala kostnaden för hela inlandsbanan.

Herr JONSSON i Alingsås (fp) kort genmäle:

Herr talman! Jag tackar kommunikationsministern för vänligheten att kommentera inlägget och vill bara säga att visst kan det innebära konstitutionell problematik att från riksdag och regering gå för långt gentemot ett affärsdrivande verk. Men det kan ju inte vara konstitutionellt felaktigt, om riksdagen uttalar att det är i hög grad angeläget att spårbunden trafik på en viss bandel skall bibehållas, att regeringen känner ett ansvar för att SJ då inte skall sabotera en sådan utveckling. Visst skall vi, som det tidigare har sagts här, vara förhoppningsfulla när det gäller förhandlingar. Men vi kan ju inte vänta på ett förhandlingsresultat tills de objekt vi förhandlar om är borta. Om det tror jag att herr Turesson och jag ändå är helt överens.

Herr talman! Det finns anledning att från riksdagens sida påminna om att vår regering självfallet har ett ansvar för att man också fullföljer de intentioner som riksdag och regering har uttalat.

Herr LÖVENBORG (-):

Herr talman! Inom ramen för dagens trafikpolitiska debatt finns det ett par frågor som jag vill ägna särskild uppmärksamhet åt. Den första frågan handlar om SJ:s utsugning av LKAB, NJA och därmed också Norrbotten. Två motioner föreligger i ärendet.

Jag tvekar inte att kalla SJ:s fraktpolitik för utsugning. SJ:s försvarare på den här punkten kan möjligen glida undan med att säga att vi inte har exakta siffror som underlag för så drastiska påståenden.

Det är visserligen sant. Det exakta materialet bevakar ju SJ lika svartsjukt som en fågelmamma sina ägg. I det här fallet är det kanske inte så konstigt. Malmbanan är verkligen ett guldägg som SJ ligger och ruvar på, och det vill man behålla – utan hänsyn till hur det står till i Norrbotten i övrigt och vad som kan vara moraliskt riktigt och försvarbart.

Nej då, i SJ:s papper får man inte titta. Varje försök att få insyn har avvisats med hänvisning till särskild lagbestämmelse, och att argumentera med stöd av det exakta siffermaterialet är alltså omöjligt. Men det

Fredagen den
15 april 1977

*Den statliga
trafikpolitiken,
m. m.*

går ju att använda sunda förnuftet. Malmbanan kostade en gång i tiden 23 miljoner att bygga. Att den ger en avkastning som torde tillfredsställa även de mest långtgående kapitalistiska lönsamhetskrav står helt klart. Det vore verkligen intressant att få en redogörelse för vad den banan har gett i ren vinst för SJ.

Norrbottnens läns landsting, som behandlade frågan vid sitt senaste rådslag, har begärt att regeringen skall hjälpa till för att förmå SJ att lätta på förlåten en smula. Men den borgerliga majoritetens agerande i utskottet, med den mycket svaga skrivningen som inte säger någonting, inger inte mycket hopp om att regeringen skall agera på något sätt. Jag förmodar att det finns ett samband mellan de borgerliga ledamöterna i utskottet och regeringen.

Man har uppskattat SJ:s övervinst på malmfrakten till minst 75 milj. kr. per år. Det är en vinst som går långt utöver vad som kan anses företagsekonomiskt motiverat. Det handlar om en ekonomisk utplundring av Norrbotten. Alla vet hur det står till i det länet. Det befinner sig i en kris som är den allvarligaste på mycket länge. Stålverk 80 blev inte av. Utvecklingsplaneringen blev en avvecklingsplanering. Nu skakas också gruvnäringen på ett ganska allvarligt sätt. Från LKAB:s sida börjar man tala om inskränkningar och t. o. m. om att man har nått lönsamhetsgränsen för brytning exempelvis i Malmberget.

Jag skall emellertid inte gå in för att karakterisera LKAB:s kortsynta rovdrift med malmtillgångarna, utan jag skall återvända till ämnet, nämligen SJ:s prissättning på malmfrakten som sannerligen inte gör det lättare för LKAB och Norrbotten att klara krisen. Förvaltningschefen i Malmberget, Wiking Sjöstrand, sade i tidningen Vårt NJA nr 1 för detta år att SJ:s prissättning är ohållbar och att LKAB inte kan fortsätta att översubventionera SJ. Han sade också att man egentligen inte för några förhandlingar, eftersom SJ ju är ett monopolföretag. Det enda alternativet man har är att frakta malm per landsväg, och detta är en omöjlighet.

Men nog måste var och en förstå att något är gale. När det faktiskt kan bli billigare att frakta malm med lastbil på landsväg eller att köpa malm från Brasilien än att frakta den på järnväg. Att det förhåller sig så har f. ö. NJA:s förre disponent bevisat.

Nu vill SJ också på denna den lönsammaste av alla bandelar höja frakttaxan ytterligare. Enbart en sådan höjning kommer att innebära en kostnadsökning för LKAB med ytterligare 40 milj. kr. under 1977. Den prisökningen drabbar självfallet också NJA, som ju av kända skäl också har svårigheter, eftersom den ökningen av frakttaxan kommer att bli inräknad i det pris som NJA betalar för LKAB-malmen. SJ, ett statligt företag, delar alltså ut ett nytt slag mot Norrbotten, vilket får läggas till allt det övriga som under senare tid har drabbat oss där uppe.

Jag har i motionen sagt att mot bakgrund av bekymren för de båda nämnda statliga företagen - LKAB och NJA - samt länets allvarliga situation och de många miljoner SJ kapat åt sig i form av övervinster på malmbanan kan en sådan utveckling inte anses rimlig. Som en första

åtgärd för att få ordning på förhållandet har jag i motionen krävt att LKAB undantas från denna taxehöjning och att det åtminstone blir ett prisstopp när det gäller malmfrakten. Jag vill, herr talman, hålla fast vid detta motionsyrkande som är synnerligen välmotiverat. Jag yrkar alltså bifall till motionen 820. I andra hand kommer jag att rösta för den socialdemokratiska reservationen. Det finns, såvitt jag kan förstå, inga delade meningar mellan mig och reservanterna. Skillnaden är bara den att jag anser att riksdagen redan nu, i avvaktan på övriga åtgärder, icke skall medge den prishöjning för 1977 som kommer att drabba LKAB och Norrbotten med ytterligare 40 milj. kr.

Jag skall sedan i all korthet övergå till motionen 212 som tar upp frågan om flottningens betydelse och frågan om det är vettigt att lasta över alla timmertransporter till landsväg. I betänkandet sägs: "Av motionen framgår att frågorna härom aktualiserats främst av förhållandena i Norrbottens län och då särskilt den planerade nedläggningen av flottningen i Kalix m. fl. älvar."

Det är naturligtvis riktigt att detta gav impulsen till motionsförfattandet, men här handlar det om en betydligt vidare problematik: Skall vi undan för undan belasta våra landsvägar med gods som kan transporteras på annat sätt? Skall vi inte använda oss av transportmetoder som erbjuds av moder natur, som inte kräver så stora mängder olja och bensin som skall importeras, som minskar olycksrisker och vägslitage? Måste inte samhället få ett ord med i laget också när det gäller den typen av trafikplanering? Inte kan det vara något som enbart angår flottningsföreningarna och storbolagen!

Utskottet anser att man bör vara nöjd med att frågorna om flottningen i Kalix m. fl. Norrbottensälvar skall prövas av Norrbottensdelegationen och att motionen i avvaktan på det resultatet inte bör föranleda någon särskild åtgärd från riksdagens sida. Men jag vill än en gång betona att det här är ingen Norrbottensfråga. Flottning förekommer också i Umeälven, Ångermanälven och Klarälven. I en rad andra älvar har flottningen redan upphört, och nu är det uppenbarligen bara en tidsfråga innan all flottning slopas.

Jag ifrågasätter verkligen förnuftet i detta, och det har också de fackliga organisationerna gjort. Jag har föreslagit att riksdagen skall begära en utredning om de totala samhällsekonomiska konsekvenserna av övergång från flottning till landsvägstransporter och att det skall framläggas förslag som syftar till att styra virkestransporterna till det från samhällsekonomisk synpunkt mest lönsamma transportsättet. Det är bra om Norrbottensdelegationen granskar frågan om flottningen i Kalix älv – för det är det den skall göra – men jag vill ta upp frågan i ett vidare sammanhang och yrkar därför bifall till motionen 1976/77:212.

Sist och slutligen vill jag också göra den reflexionen att den beslutshetens friska hy som från borgerligt håll av och till demonstrerades i den trafikpolitiska debatten tidigare tycks ha gått över i eftertankens kranka blekhet. Skarpt kritiserade man den förra regeringens politik, men

de nya djärva greppen från de borgerliga lyser verkligen med sin frånvaro. Vi har fått nya prishöjningar på halsen, men vi har inte utlovats någon ny och bättre trafikpolitik. Nu skall det läggas fram en proposition under detta år. Vi får väl se. Men mot bakgrund av den borgerliga regeringens filosofi, bundenheten vid de kapitalistiska intressena och de lönsamhetskrav man i allmänhet fixerar sig till är jag verkligen inte särskilt optimistisk.

Herr DAHLBERG (m):

Herr talman! Det råder stor enighet bland de olika politiska partierna om att järnvägarna även i framtiden måste spela en betydande roll för såväl person- som godstransporterna i vårt land. Miljöhänsyn och trafiksäkerhetsskäl liksom också nödvändigheten av att spara energi talar för att järnvägens betydelse måste komma att öka. De senaste årtiondenas negativa utveckling för rälsbunden trafik bör därför brytas, och olika stimulansåtgärder för att popularisera denna trafikform bör snarast vidtagas. SJ har i kraft av sin dominerande ställning inom detta område ett stort ansvar att göra sin verksamhet mer attraktiv och bättre anpassad till trafikanternas önskemål i olika avseenden.

De åtgärder som kan komma i fråga är naturligtvis av vitt skilda slag. Bannätet bör upprustas, taxepolitiken bör ständigt bevakas och olika möjligheter till sänkta priser måste prövas, turtätheten och anslutningsmöjligheterna kan förbättras och den allmänna standarden och servicen på en rad områden bli bättre. Sammantaget kommer dessa åtgärder att höja SJ:s konkurrenskraft och även ge SJ ökade intäkter i form av en ökad resandefrekvens.

I motionen 1976/77:802 tar mina medmotionärer och jag upp frågan om en allmän höjning av standarden och servicen på SJ:s persontåg. Vi pekar bl. a. på fördelarna med ett internt kommunikationsradiosystem i vagnarna med vars hjälp viktiga upplysningar kan ges till passagerarna. De speciella barnkupéer som finns på de flesta tågen skulle med tämligen enkla medel kunna inredas och möbleras på ett ändamålsenligare och trivsammare sätt än f. n.

Häromdagen läste jag i en tidningsnotis att SJ vid byggandet av nya personvagnar avser att ta bort barnkupéerna och i stället göra ett större utrymme på toaletterna med skötbord och sådana anordningar. Jag hoppas att tidningen har fått felaktiga uppgifter i detta fall. Det måste väl ändå vara ett steg tillbaka att hänvisa småbarnsföräldrarna till tågtoaletten när det är dags att sköta om ett spädbarn. F. ö. behöver ju resande med småbarn även under resten av resan en lugn plats att vistas på, och dessa utbyggda toaletter löser knappast det problemet. Om tidningsuppgiften är riktig bör SJ snarast tänka om innan man beställer några nya vagnar.

I vår motion har vi även pekat på att det borde finnas varuautomater på tågen. De inköpsmöjligheter som i dag finns inskränker sig till det sortiment som finns i restaurangvagnarna – om man nu har sådan tur

att det finns en restaurangvagn med i tåget. Här om veckan reste hundratals tågresenärer från Jämtlandsfjällen med morgontåget söderut. På grund av lokfel försenades resan, och tio timmar senare kom tåget till Gävle. Under dessa tio timmar fanns det ingen möjlighet för de resande att inhandla något ätbart. Ingen servering förekom i någon form. Några varuautomater på tåget skulle den gången ha gjort god PR för SJ.

En förutsättning för att SJ skall kunna hävda sig i konkurrensen med andra transportmedel är att man bättre än hittills följer med utvecklingen på olika områden och anpassar sin verksamhet till trafikanternas önskemål.

Utskottet avstyrker vår motion men har dock i sin skrivning ett avsnitt om vissa järnvägs- och taxefrågor där man bl. a. behandlar standard- och servicefrågor. Den skrivning som utskottet där gör överensstämmer i stort med de tankegångar som vi motionärer har framfört, varför jag, herr talman, nöjer mig med att yrka bifall till utskottets hemställan.

Herr HALLGREN (vpk):

Herr talman! Jag skall inte närmare gå in på Vänsterpartiet kommunisternas kritik av den borgerliga regeringens trafikpolitik – Gustav Lorentzon har redan ingående redovisat den, och jag vill bara understryka vad han har sagt. Jag skall i stället närmare beröra ett par avsnitt i motionen 1976/77:1208. Den gäller i första hand sjötransporterna och åke-ribranschen.

Jag skall börja med sjöfarten. Vi hävdar i motionen att man i en samhällelig styrning och planering av trafikpolitiken måste lägga större vikt vid och satsa mer på sjötransporter än hittills. Vpk har i motionen påvisat att det satsas väsentligt mer på sjötransporter i andra länder än vad vi gör här. I en rad europeiska länder har stora investeringar gjorts för att bibehålla och utveckla de inre vattenvägarna och kustsjöfarten. I bl. a. Belgien, Holland, Frankrike och Västtyskland har man goda erfarenheter av en sådan satsning. Härigenom har det mindre och medelstora tonnage fått ett underlag för sin verksamhet och en given chans att leva vidare. Antalet arbetstillfällen har inte bara bibehållits utan också kunnat öka. Det finns ingen anledning att befara att effekterna av en större satsning på en upprustning och utökning av kanalsystem och övriga inre vattenvägar och av kustsjöfart och berörda hamnar skulle få en annorlunda utveckling i vårt land. Helt naturligt skulle det medföra en stabilisering, och vi skulle kunna behålla småtonnage och även det medelstora tonnage.

Sjötransporter är också från många synpunkter vida överlägsna andra transportgrenar. Kostnadsmässigt är sjötransporter de i särklass billigaste. Enligt gjorda beräkningar är kostnaderna per tonkilometer 3 öre vid sjötransporter, 10 öre vid järnvägstransporter och 16 öre vid landsvägstransporter. Den här jämförelsen talar helt för sig själv. Dessutom måste man i värderingen ta med det vägslitage som den tyngre lastbilstrafiken åstadkommer. Denna är den i särklass största boven när det gäller att

Fredagen den
15 april 1977

*Den statliga
trafikpolitiken,
m. m.*

slita ned vägnätet och förorsaka behov av stora reparationer och nyanläggningar.

Men också från miljösynpunkt är det fördelaktigt att, där så är möjligt, när det gäller godstransporter övergå från landsvägstransport till sjötransport. Ett enda fartyg som lastar 1 000 ton kan på en enda resa ersätta 50 lastbilar med släp med en genomsnittlig last på 20 ton. Att den tunga lastbilstrafiken på våra vägar utgör ett vida större miljöproblem än transporter på järnväg eller sjöledes är naturligtvis ställt utom allt tvivel. Lastbilarna kör ofta om nätterna och medför speciellt i städerna och i annan tätbebyggelse stora bullerproblem för de boende. Luftföroreningar i form av dieselavgaser är också en betydande miljöförstöring, som naturligtvis bör nedbringas till ett minimum.

Man kan inte heller bortse från de trafiksäkerhetsproblem som är förknippade med de tyngre landsvägstransporterna. Det förekommer ofta att lastbilar med tunga laster råkar ut för haverier och trafikolyckor med omfattande personskador och stora materiella förluster som följd. Landsvägstransporter av farliga laster utgör också ett stående hot mot miljön i allmänhet. Ett haveri med en last av giftiga ämnen kan få katastrofala följder för hela samhällen, exempelvis genom att grundvattnet förstörs. Många av dessa riskmoment kan elimineras eller starkt reduceras om sådana transporter kan ske sjöledes eller med järnväg.

När det gäller att spara energi – och det är ju en väsentlig fråga i dag – är sjötransporter vida överlägsna landsvägstransporter. En kraftig minskning av oljeförbrukningen är här möjlig, något som naturligtvis får en positiv verkan från samhällsekonomisk synpunkt som inte är oväsentlig.

Ett utvecklat system med moderna pråmar och lämpligt anpassat övrigt tonnage, såsom mindre containerfartyg samt tank- och bulkfartyg, på kanaler, insjöar och vissa kuststräckor som är lämpade för sådan trafik skulle medföra större trafiksäkerhet, billigare transporter, mindre miljörisiker och bättre boendemiljö för dem som i dag bor i områden som är trafikerade av den tyngre landsvägstransporten.

Detta är alltså mycket väsentliga frågor, som enligt vår mening inte får skjutas åt sidan eller helt förbises vid en helhetsplanering av trafikfrågorna. Här krävs naturligtvis också en upprustning av berörda hamnar längs kanaler och insjöar, så att de får en modern utrustning och kan vara till nytta för de moderna sjötransporterna.

Vi har tagit upp alla dessa frågor i vår motion, och Gustav Lorentzon har redan yrkat bifall till förslaget om en utredning av den här typen, så jag behöver inte göra det.

När det gäller åkerinäringen, så dras den med stora problem vilka har sin grund i 1963 års trafikpolitiska beslut, som ju allt fler har insett helt bör omprövas. Den s. k. fria etableringen inom denna näringsgren har skapat stora problem, i första hand genom en stark överetablering med en i många fall osund konkurrens mellan s. k. enbilsföretag som följd. Många chaufförer tvingas att arbeta olagligt. Försök har gjorts från

Fredagen den
15 april 1977

*Den statliga
trafikpolitiken,
m. m.*

företagens sida att förmå de anställda att stå utanför fackföreningarna, detta för att kunna göra upp personliga arbetsavtal som inte tar hänsyn till trygghetsfrågorna – arbetstidsbestämmelser och mycket annat som de seriösa trafikföretagen enligt avtal och lagar är skyldiga att uppfylla, vilket de också punktligt gör i de flesta fall.

Det har under årens lopp avslöjats otaliga fall där chaufförer har tvingats köra dubbelt så långa pass som lagen föreskriver. Det har t. o. m. förekommit att åkeriägare försökt fiffla med färdskrivare och hastighetsmätarinstrument för att förmå chaufförerna att bryta mot gällande bestämmelser. Jag har själv vid tidigare tillfällen tagit upp dessa problem. En stor del av dem kvarstår fortfarande, om än inte lika många som tidigare.

Det är därför nödvändigt att det görs en total sanering av branschen och att det satsas mer på att bilda större företagsenheter exempelvis genom skapande av kooperativa företag samt genom att de statliga företag som redan finns inom branschen utvecklas. Då först skapas förutsättningar för de anställda att få acceptabla arbets- och anställningsförhållanden. Det ger också de anställda möjligheter till större trygghet, och det bidrar till att trafiksäkerheten på våra vägar avsevärt förbättras när chaufförerna inte behöver överträda lagar och förordningar för att tjäna sitt levebröd.

Till sist, herr talman, vill jag bara något beröra frågan om de olönsamma järnvägslinjer som det har talats rätt mycket om tidigare. Vi har i vår motion sagt att det måste vara det samhällsekonomiska perspektivet och människornas behov som skall vara vägledande vid bedömningen av anslag till s. k. olönsamma bandelar. SJ har hittills inte gått efter dessa principer vid sina undersökningar av trafiksvaga linjer. Vi har därför begärt ett utökat anslag just för att täcka underskottet vid sådana linjer. Däremot har SJ använt sig av samma utpressningsmetoder mot kommunerna som de privatkapitalistiska företagen när det har gällt järnvägslinjers vara eller icke vara. När det inte har funnits pengar för att fortsätta driften har SJ pressat kommunerna för att trafiken skall hållas i gång. I många fall har kommunerna inte kunnat ta det ekonomiska ansvaret, och då har trafiken också försvunnit. Ett typexempel på det är SJ:s hot att lägga ned lokaltrafiken på västra stambanan, alltså linjen Alingsås–Lerum–Göteborg. SJ hade varslat om nedläggning av trafiken på sträckan, om inte kringliggande kommuner var beredda att ge ett årligt bidrag till driften. Och hur SJ här manipulerade med summorna framgår av att man först förklarade att kostnaderna årligen skulle belöpa sig på 19,5 milj. kr., ett belopp som man emellertid inte kunde prestera någon som helst motivering för. Men när opinionen mot nedläggningen, som växte fram mycket snabbt och starkt, krävde en redovisning, var man på SJ beredd att diskutera betydligt lägre bidragsbelopp. Detta visar ju att SJ inte arbetar efter principen att öppet redovisa och motivera sina krav på bidrag från kommunerna.

Det hot som jag här redogjort för har resulterat i fempartimotionen

Fredagen den
15 april 1977

*Den statliga
trafikpolitiken,
m. m.*

1976/77:815 med herr Jonsson i Alingsås som första namn. I den motionen krävdes åtgärder för att säkra den spårbundna lokala persontrafiken på järnvägslinjen Alingsås–Göteborg samt att SJ vid underhandlingar med berörda kommuner skulle åläggas att redovisa sitt kalkylunderlag. Även motionens övriga synpunkter sammanfaller med vad vpk har anfört i motionen 1208, där vi har tagit upp just hotet om nedläggningen av trafiken på Alingsås–Göteborg som ett exempel på hur det inte får gå till.

Trafikutskottet har instämt i motionens syfte och ansett det vara i hög grad angeläget att den spårbundna trafiken på den angivna bandelen bibehålls. Men under nu pågående förhandlingar mellan SJ och övriga berörda parter har utskottet ändå inte ansett att motionen bör föranleda någon åtgärd från riksdagens sida. Detta uttalande tillsammans med de uttalanden som kommunikationsministern senare har gjort måste dock tolkas så, att SJ inte kan utöva samma press på kommunerna – alltså de som skall vara med och betala – som man hittills har gjort. Jag förutsätter att min tolkning är riktig. Om kommunikationsministern har en annan mening hemställer jag att han redovisar den.

Herr talman! Jag hade för avsikt att yrka bifall till motionen 1976/77:815, men med hänsyn till vad utskottet har anfört och vad kommunikationsministern här har sagt och andra talare understrukit skall jag avstå från att ställa något sådant yrkande.

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

Herr WIRMARK (fp):

Herr talman! Det är ett betydande konsumentintresse att så billiga flygresor som möjligt tillhandahålls för olika turistkategorier. Till följd av SAS monopolställning när det gäller trafik mellan Sverige och en rad av de mest populära destinationerna fördyras allmänhetens resor. Jag, och många andra, har därför redan tidigare här i riksdagen pläderat för att Sverige borde tillämpa en mer generös charterpolitik än den nuvarande. På grund av de olika önskemål om bättre chartermöjligheter som under årens lopp kommit till uttryck utreddes frågan på skandinavisk basis, men jag måste säga att mycket litet kommit ut av detta. Det tycks som om omsorgen om SAS alltid väger tyngre än konsumenternas berättigade intresse för mycket billiga resor.

I en motion till årets riksdag har herr Strömberg i Botkyrka och jag krävt att regeringen verkar för en sådan ändring av charterreglerna, att weekendresor med flyg till huvudstäder i Europa blir tillåtna för charterbolagen under en försöksperiod. De här resmålen har nu återigen börjat bli alltmer populära. Som exempel kan nämnas ökningen av turismen på England. De nu gällande skandinaviska charterreglerna innebär i praktiken ett totalförbud för charterbolagen att anordna sådana weekendresor. Det enda undantaget från förbudet är en rätt att anordna weekendresor

till Skandinavien från andra länder i Europa. Eftersom sådana resor inte får ordnas från Skandinavien eller mellan de skandinaviska huvudstäderna, saknar denna rätt i dag praktisk betydelse. Man kan, herr talman, fråga sig vilket charterbolag som låter sig lockas att flyga turister till Skandinavien i början av en weekend, när man inte har rätt att ta med passagerare för returflygning förrän 2–3 dagar senare.

Totalförbudet motiveras av att SAS skulle ha ett berättigat intresse av ett sådant förbud. Men enligt min uppfattning är det mycket tvevelaktigt om SAS intressen skulle skadas. Ingen verklig utredning av de här förhållandena har mig veterligt företagits eller publicerats. Förbudet vilar därför på en mycket lös grund, och vårt förslag är att man under en försöksperiod medger weekendresor mellan huvudstäder i Europa. Gör man det skulle man kunna skaffa sig ett verkligt erfarenhetsmaterial, ett faktaunderlag, för att bedöma effekterna på SAS verksamhet. Man kan också studera effekten från valutasynpunkt, om man har en sådan försöksperiod. Vi skall komma ihåg att weekendtrafiken till Sverige kanske skulle kunna bli lika stor som trafiken från Sverige. Resultatet från valutasynpunkt är alltså inte givet på förhand.

Utskottet har inte biträtt vår motion men gjort en skrivning som jag betraktar som ett fall framåt. Utskottet förutsätter nämligen "att i anslutning till det fortsatta arbetet inom charterudvalget ytterligare överväganden sker i syfte att få till stånd för olika intressegrupper mera tillfredsställande lösningar av berörda frågor".

Herr talman! Detta bör föranleda en skyndsam utredning av dessa frågor, inte sådana förhållningar som charterresenärerna mest fått nöja sig med hittills.

Utskottet säger vidare: "Detta får dock inte leda till att möjligheterna för den reguljära trafiken försvåras." Jag vill upprepa att man icke i förväg kan veta att så skulle bli fallet. Det är fråga om en försöksverksamhet, som skulle ge oss ett bättre faktaunderlag. Om vi får ett sådant faktaunderlag, behöver vi inte bara ha den ena partens farhågor eller påståenden att lita till. En försöksverksamhet ger alltså möjlighet att bedöma svårigheterna bättre.

Med anledning av utskottets skrivning, herr talman, avstår jag från att yrka bifall till motionen.

Herr CLARKSON (m):

Herr talman! I det betänkande som trafikutskottet behandlar i dag finns det kapitel som handlar om olika flygplats- och flygpolitiska frågor, bl. a. charterpolitiken på luftfartsområdet. Herr Wirmark har tillsammans med herr Strömberg i Botkyrka väckt en motion, där man bl. a. kräver utvidgade charterresmål. I sitt anförande hävdade herr Wirmark att de skandinaviska myndigheterna inte bedriver en tillräckligt generös charterpolitik. Det vill jag emellertid, herr Wirmark, bestrida. Både utskottet och resp. myndigheter försöker ovedersägligt medverka till en utveckling av den form av luftfart som chartertrafiken utgör.

Fredagen den
15 april 1977

*Den statliga
trafikpolitiken,
m. m.*

Men det är också lika visst att både utskottet, riksdagen och myndigheterna i fråga måste slå vakt om den ytterligt betydelsefulla reguljära trafik som SAS utför. Ser man tillbaka på det grundläggande avtal som träffades vid SAS tillkomst kan man verkligen finna belägg för att den av myndigheterna bedrivna charterpolitiken har varit liberal och generös. Det var till en början en väldig skillnad mellan chartertrafik och reguljär trafik. Men ser vi på förhållandena i dag, finner vi att skillnaderna är obetydliga. Charterföretagen trafikerar på bestämda tider till bestämda resmål – självfallet bara till de resmål som är tillräckligt populära för att fullt belägga maskinerna – medan SAS på grund av sina åtaganden är tvingat att tidtabellsenligt trafikera oavsett om planen är halvfylla, halvtomma eller rent av tomma. Det gör att SAS verksamhet är betydligt svårare än den som utförs av charterbolagen.

Eftersom det är en samhällsnyttig verksamhet av ytterligt stora mått som detta gemensamma skandinaviska företag genomför, är det faktiskt en skyldighet för oss att se till att det ursprungliga avtalet hålles och att SAS verksamhet tryggas. Vi vill inte att SAS verksamhet skall främjas så att annan berättigad trafik missgynnas, men som jag redan framhållit har detta inte heller varit fallet.

Herr Wirmark, som är intresserad av biståndsfrågor, inser säkerligen vilka följder det skulle få om SAS trafik till olika fjärran resmål skulle skäras ned eller rent av försvinna och vilken tillgång det är för Sverige, kommersiellt och nationellt liksom också trafikmässigt och turistmässigt, att SAS utför sin verksamhet.

Nu vill man i den aktuella motionen införa en försöksperiod med charterflygningar. Det är då bara att konstatera att SAS enligt gjorda utredningar redan i dag presterar prissättningar som helt ligger inom ramen för vad som gäller inom charterområdet. Det finns i dag möjligheter att med SAS-maskiner och andra plan i pool med SAS åka på weekendresor till Europas huvudstäder till priser som är rabatterade med ända upp till 70 %. Jag har svårt att föreställa mig att något annat charterbolag eller reguljärt bolag skulle kunna pressa den siffran ytterligare.

Eftersom här finns en tillgång som i stort sett motsvarar de önskemål som framförs i motionen har vi i utskottet alltså intagit den attityden att vi här inte tillstyrker något uttalande från riksdagens sida.

En försöksperiod innebär också, om nu riskerna synes uppenbara redan på detta stadium, en stor fara för att man efter försöksperiodens utgång av lättförståeliga politiska skäl inte ser det möjligt att upphöra med försöksverksamheten. Och har man under försöksverksamheten verkligen fått belägg för att den reguljära trafiken skadas – vad skulle man i så fall göra? Det skulle kunna medföra att den reguljära trafiken, kommersiellt bedriven som den är, inte längre blir lönsam. Eftersom det här är fråga om ett statligt engagemang skulle det betyda att vi en dag i denna kammare står inför utsikten att med skattemedel få subventionera en trafik som vi finner outhärlig. Det tror jag inte att herr Wirmark eller övriga motionärer som är positiva till charterutvecklingen skulle

vilja medverka till.

Jag betygar därför på ett enigt utskotts vägnar att vi är högeligen positiva till chartertrafiken och till en utökning av den och att man ständigt skall undersöka vilka möjligheter som finns, men inte – som också framgår tydligt av utskottsbetänkandet – till priset att den reguljära trafikens möjligheter försämras eller kanske helt försvinner.

Med detta, herr talman, yrkar jag bifall till trafikutskottets betänkande.

Herr WIRMARK (fp) kort genmäle:

Herr talman! Jag kan inte finna annat än att herr Clarkson gav en alltför förskönad bild av de regler som i dag gäller för charterverksamheten. Vi vet ju alla att det finns förbud mot charterresor från Sverige till en rad destinationer. Vi vet också att ett ständigt återkommande skäl härför är omsorgen om SAS ordinarie flygverksamhet. Den medför att önskemål om rätt till charterflygningar ofta inte förverkligas. Vi har för ett antal år sedan diskuterat frågan om charterflyg till t. ex. Östafrika. Det blev inte så mycket av beviljande av de önskemålen.

Utskottet anför också att i det fortsatta arbetet inom charterudvalget skall ytterligare överväganden ske i syfte att få till stånd för olika intressegrupper mera tillfredsställande lösningar av berörda frågor. Det måste betyda att utskottet anser att det inte är tillfredsställande f. n.

Sedan vill jag också erinra om vad jag framhöll i mitt anförande, nämligen att det är otillfredsställande om man har att ta hänsyn till bara påståenden och farhågor från den ena parten, som icke är bevisade, om effekten av charterverksamhet på den ordinarie flygverksamheten, eftersom det är mycket svårt att på förhand bevisa sådana effekter. Det kan mycket väl länkas att viss charterverksamhet också kan få positiva effekter på den reguljära flygtrafiken och inte, som alltid tycks förutsättas, negativa effekter.

Vidare vill jag säga till herr Clarkson att från charterbranschen har i varje fall jag fått uppgifter om att man skulle kunna gå lägre i priser än vad SAS har gjort på en hel del av resmålen i Europa. Här står alltså uppgift mot uppgift. Jag vet för min del inte vad herr Clarkson baserar sina uppgifter på.

Herr CLARKSON (m) kort genmäle:

Herr talman! Beträffande det sista som herr Wirmark sade är det klart att, om charterbolagen skall kunna komma med någon bra argumentation för att få sin verksamhet utvidgad, de måste kunna visa att SAS inte håller tillräckligt låga priser i dessa stycken. Men jag kan försäkra herr Wirmark att av antalet passagerare som reser från skandinaviska länder till europeiska över hälften flyger med charterbolagen, och räknat i passagerarkilometer är det ungefär tre fjärdedelar. Det är inte så, att de som åker med de reguljära bolagens weekendresor är satta i efterhand på något sätt – jag tycker man får den uppfattningen av någon rad i motionen – utan de har samma rätt att boka in sig som övriga resandekategorier.

Fredagen den
15 april 1977.

*Den statliga
trafikpolitiken,
m. m.*

Detta är viktigt.

De reguljära bolagen har trafik på de viktiga huvudstäderna i Europa, inte minst på London, som herr Wirmark nämnde. Såvitt man i dag kan konstatera är trafikunderlaget och trafikmöjligheterna i tillräcklig takt anpassade till dessa.

Jag understryker att jag i mitt tidigare anförande flera gånger nämnde att vi i utskottet är avjort positivt inställda till fortsatta liberaliseringar och ett fortsatt gynnande även av chartertrafiken – det finns alltså inget motsatsförhållande mellan oss i det avseendet – men vi vill inte gå längre än att det hela tiden står klart att den reguljära trafiken inte kommer att lida hinder. Med hinder menar vi att den skadas, så att den inte kan existera i framtiden. Jag tror att vi även där är överens, herr Wirmark, om att vi måste skydda dessa intressen. Det är inte bara för nöjestrifiken som det gäller att ha en skaplig trafikpolitik, utan det gäller även för den berättigade affärsmässiga och samhällsmässiga trafiken.

Herr WIRMARK (fp) kort genmäle:

Herr talman! Om man får till stånd chartertrafik på de destinationer som vi har förordat i motionen, och om det kan ske till priser som är lägre än de priser som gäller nu, kan ju också ett nytt klientel tillkomma. Man kan alltså inte i sitt resonemang utgå från enbart den passagerarström som finns f. n.

Sedan vill jag bara säga att om man, som man säger, är positiv till ytterligare överväganden för att tillgodose bättre lösningar, tycker jag man bör vara försiktig med att ideligen betona att riskerna alltid är så uppenbara. Det kan man inte med fog påstå förrän man har utrett dem.

Herr CLARKSON (m) kort genmäle:

Herr talman! Vi kan hävda, herr Wirmark, att en starkt förbilligad weekendchartertrafik till Europas huvudstäder säkerligen skulle få den effekten att många människor inom affärlivet och vid institutioner vilka reser för att utföra uppdrag skulle övergå till den sortens trafikflyg. Det skulle då automatiskt medföra att de reguljära bolagen tappade trafikunderlag.

Tappar SAS trafikunderlag i Europa eller inom Skandinavien kan vi vara ganska säkra på att vi snart står inför den situationen att vi måste anvisa subventioner av skattemedel till den fortsatta verksamheten. Det tror jag inte någon här vill medverka till.

Herr HÄLL (s):

Herr talman! Jag är ledsen om jag måste låta charterplanen landa nu för att återvända till järnvägsfrakter och andra tråkiga ting. Orsaken till att jag måste göra det är att jag i motionen 810 tillsammans med några medmotionärer har tagit upp frågan om fraktkostnaderna för LKAB-malmen från gruva till hamn. Dessa kostnader är alarmerande höga, vill jag påstå, om man jämför dem med vad konkurrerande företag får betala

Fredagen den
15 april 1977

*Den statliga
trafikpolitiken,
m. m.*

för sådana frakter.

Nu har LKAB:s ekonomi och situation i övrigt ventilerats i många sammanhang sedan motionen avlämnades, och det torde stå helt klart att effektiva åtgärder måste vidtagas om inte mycket allvarliga verkningar skall bli följderna. En angelägen sådan åtgärd måste enligt vår uppfattning gälla just fraktpriserna på malm.

Det är helt riktigt som utskottets majoritet säger, att dessa fraktpriser grundar sig på avtal ingångna mellan parterna. Även vi motionärer har respekt för ingångna avtal, men man kan inte – som utskottsmajoriteten gör – lämna frågan med detta konstaterande. Man måste komma ihåg att det inte finns något alternativt transportsätt för malmen, och det sätter naturligtvis sin prägel på förhandlingsläget.

Jag tycker att det är litet cyniskt av utskottsmajoriteten att med detta torftiga motiv avstyrka motionen. Det förhållandet att fraktkostnaden – dvs. det pris som SJ betingar sig för att dra ett av LKAB lastat och av LKAB lossat tåg från gruvan till hamnen – uppgår till mellan 30 och 48 % av exportpriset för denna malm borde ha varit motiv nog för utskottsmajoriteten att ägna frågan större intresse och tillstyrka motionen i stället för att avstyrka den.

Enligt vår uppfattning är dessa kostnader inte enbart en fråga för SJ och LKAB. Indirekt kan det gälla gruvbrytningens framtid, malmskommunernas existens och utveckling och sist men inte minst de många gruvarbetarnas anställningstrygghet.

De höga fraktkostnaderna har av LKAB angivits som ett motiv för den interna utredning som man nu har tillsatt i frågan och som ser ut att ifrågasätta framtida malmfrakter från Malmberget till Luleå hamn över huvud taget. Vilka verkningar en sådan åtgärd skulle komma att få vågar jag knappast tänka på. I varje fall skulle den i det korta perspektivet innebära ett hot mot många hundra arbetstillfällen i Luleå. På litet längre sikt utgör den också ett hot mot de framtida förutsättningarna att utöka NJA:s metallurgiska kapacitet.

Det står nu helt klart för mig att utskottets majoritet inte har ägnat frågan en enda liten samhällsekonomisk tanke, och det tycker jag faktiskt, herr talman, att man skulle kunna begära av ett riksdagsutskott.

Glädjande nog har till betänkandet fogats en reservation nr 3. I den reservationen påtalas helt riktigt frågans betydelse från näringspolitiska och regionalpolitiska synpunkter. Man anar därför risken att förändringar i transportförutsättningarna kan komma att leda till allvarliga verkningar för näringslivets utveckling och för sysselsättningen över huvud taget i regionen. Med hänsyn till den utomordentligt stora betydelse som frågan har och med vetskap om att snabba åtgärder är nödvändiga vill jag – även om det kanske är fåfängt – vädja till kammarens ledamöter om stöd för reservationen 3, till vilken jag ber att få yrka bifall.

I detta anförande instämde fru Berglund (s).

Fredagen den
15 april 1977

*Den statliga
trafikpolitiken,
m. m.*

Herr LOTHIGIUS (m) kort genmäle:

Herr talman! Det mycket trivsamma anförande som herr Häll höll ger bara anledning till ett par kommentarer.

Taxepolitik av den här sorten skall stimulera transporter, men bakgrunden måste vara att det hela skall gå ihop ekonomiskt. Godstrafiken skall väl ändå inte subventioneras här i landet. Rent allmänt ger af-färsbanenätet en viss vinst, som sedan läggs på lämpliga stimulerande aktiviteter. Någon skillnad får inte göras i fråga om godstrafiken.

Jag kan förstå herr Hälls synpunkter i det här speciella fallet, men jag tycker att herr Häll skall vänta till dess att en proposition kommer i frågan. Vi har i trafikpolitiska utredningen diskuterat SJ:s taxepolitik och också mot den bakgrunden behandlat problemställningar av denna art. Därför är det inte angeläget att nu bifalla den reservation som herr Häll har talat för.

Herr HÄLL (s) kort genmäle:

Herr talman! Lönsamhet, säger herr Lothigius. Ja, frågan är för vem. Det har också framskyttat tidigare i debatten och inte motsagts på något sätt att malmfrakterna på malmbanan är lönsamma, och kanske mer än försvarbart lönsamma, för SJ.

Jag skall inte förlänga den här debatten. Men jag vill säga att jag gärna väntar på en proposition, om herr Lothigius menar att den propositionen verkligen skall innebära någon lösning på det här problemet. En lösning på problemet är nödvändig, och det är, herr Lothigius, bråttom med den.

Herr LOTHIGIUS (m) kort genmäle:

Herr talman! Jag menar att i det som kommer och det som vi diskuterar i trafikpolitiska utredningen ingår taxepolitiken, i vilken också detta är en del.

Herr BJÖRCK i Nässjö (m):

Herr talman! I denna kammare har ofta förekommit motioner med krav antingen på vaktslående om speciella järnvägssträckor eller på att skilda bandelar skall rustas upp tekniskt. Utskottet har under en följd av år i princip varit försiktigt med att ge några speciella löften och i allmänhet nöjt sig med fromma förhoppningar, avsedda att lugna oroliga motionärer.

Tillsammans med min partikamrat herr Hovhammar har jag motionerat för vaktslående om järnvägen Nässjö-Nybro. Också denna gång är utskottet försiktigt och hänvisar till den regionala trafikplanering som genomförs av länsstyrelserna. Man säger att dennas genomförande kommer att innebära ett bättre tillgodoseende av kraven på en tillfredsställande lösning av trafikfrågorna än vad som hittills varit fallet.

Orsaken till att herr Hovhammar och jag funnit oss föranlåtna att väcka en särskild motion i denna fråga är att just järnvägen Nässjö-Nybro under

en rad av år ständigt framställts som nedläggningshotad. Ständigt har *allmänheten* och berörda kommuner fått höra rykten – hur väl underbyggda är svårt att säga – om att någonting snart kommer att hända. Någon klarhet har inte stått att få, och som vi alla vet har SJ:s ledning ibland en fallenhet för drastiska uttalanden som ökar och inte minskar oron. Om inte de äskade beloppen anslås till SJ:s verksamhet, får vi höra, så kommer de och de järnvägssträckorna att snabbt försvinna.

Effekten av en sådan tingens ordning blir naturligtvis stor oro bland *allmänheten*, bland kommunalmän och i industrin. Företagen får svårt att planera, och i vissa fall vågar man inte göra angelägna och långsiktiga investeringar då man inte anser sig ha tillräcklig klarhet i huruvida det i framtiden kommer att finnas en trafikerad järnväg av tillfredsställande standard att förlita sig på. För kommunernas del innebär osäkerheten betydande planeringsbesvär.

Herr talman! Jag kommer från en kommun, Nässjö, som sedan lång tid varit höggradigt beroende av SJ:s verksamhet. Men undan för undan har antalet anställda trappats ned – och trappats ned ordentligt. Problemet har varit att SJ:s många olika verksamheter i kommunen inte tycks ha samordnats från högsta ort. Det har varit väldigt svårt att få reda på vad som kommer att hända i stort med SJ:s verksamhet i området under den överblickbara framtiden. Man har bara kunnat eller velat ge besked om enskilda sektorer av SJ:s verksamhet på orten.

Den senaste utvecklingen i denna kommun har inneburit en avveckling av de s. k. elektrobyggnaderna. Då frågar många sig vad som händer härnäst. En bannnedläggning skulle kunna få konsekvenser för bygden, men om en sådan vet ingen någonting säkert.

Detta är naturligtvis otillfredsställande. Det är besvärligt att vi inte vet vad som skall hända inom den nära framtiden med en för bygden utomordentligt viktig järnväg, nämligen sträckan Nässjö–Nybro. Problemet är att den östra delen av Jönköpings län och angränsande delar av Kronobergs län, särskilt då Uppvidinge kommun, som i dag har akuta sysselsättningsproblem, har haft en mycket besvärlig utveckling. Här finns i dagsläget svåra problem, som allvarligt skulle förvärras om järnvägen skulle dras in eller om andra viktiga inskränkningar skulle komma till stånd.

Det är detta, herr talman, som vi har velat fästa utskottets uppmärksamhet på. Trafikutskottets fromma förhoppning att allt skall ordna sig till det bästa vill motionärerna och de berörda naturligtvis gärna dela.

En ny trafikpolitik signerad av en ny regering ger förhoppningar om att sådana järnvägslinjer som betyder så mycket som den nu aktuella skall kunna bestå och spela en viktig roll också i framtiden. Det nu pågående arbetet med en ny trafikpolitik måste syfta till att vi slipper dessa ständiga nedläggningshot, denna ständiga oro som återkommer gång på gång gällande samma objekt och som har lett till att vi har fått sådana besvär att planera för framtiden i skilda delar av landet.

Fredagen den
15 april 1977

*Den statliga
trafikpolitiken,
m. m.*

Herr REJDNELL (fp):

Herr talman! Trafikutskottet har i sitt betänkande 1976/77:18 visserligen inte tillstyrkt vårt motionsyrkande om en utredning för att klarlägga möjligheterna att införa tågtelefon, men vår motion 1976/77:829 har ändock fått en välvillig behandling av utskottet, vilket jag är tacksam för. Utskottet säger att med de tekniska lösningar som f. n. står till buds har det inte bedömts vara realistiskt eller ekonomiskt lönsamt att införa ett sådant system. Enligt mitt förmenande är det emellertid nödvändigt att man väntar tills den ekonomiska lönsamhetsgränsen uppnås. Till en början måste förmodligen servicen kosta en del.

Som bilförare har vi möjligheter att även under våra resor nås per telefon eller att själva sätta oss i förbindelse med den vi önskar. Förutsättningen är att vi låter installera en mobiltelefon i bilen. F. n. kopplas dessa samtal manuellt av telefonister. Den här teletrafiken har vuxit mycket snabbt och man kan förmoda att den redan nu är en god inkomstkälla för televerket. Man har ju t. o. m. fått lov att finna nya vägar för mobiltelefonsystemet, eftersom den manuella betjäningen inte längre räcker till. Redan år 1981 räknar med att ha ett helautomatiskt system klart att ta i bruk, ett system som skall omfatta hela Norden.

Jag har gärna velat peka på den här utvecklingen och skulle även med några ord vilja beröra ytterligare en intressant sak, som jag förmodar kanske kan sammankopplas med tågtelefonfrågan.

Redan inom något år har man efter vad televerket uppger för avsikt att introducera ett system för mobilsökning. Det betyder att man med en apparat, som inte är större än ett cigarettpaket, skall kunna anropas från vilken telefonapparat som helst inom landet. Den som anropas kan också genom en indikator få besked om vem som anropat. Eftersom man i detta system kommer att använda sig av ljudradiosändare, bör även tågen kunna inkluderas i begreppet "var som helst i Sverige". Men förutsättningen måste givetvis vara att man på tågen också har telefon för utgående samtal.

Måhända är det här lekmannatankar, men eftersom andra länder redan har genomfört tågtelefonsystemet bör det rent tekniskt inte vara omöjligt att genomföra i Sverige. Vad jag har anfört beträffande mobiltelefon och dess utveckling belyser klart att man kanske inte får vara alltför rädd för investeringskostnaderna.

Herr talman! Såväl vi motionärer som utskottets ledamöter tar fasta på att vi kan förutsätta att utvecklingen på området uppmärksamts följs av både televerket och SJ, och därför har jag inget yrkande att framföra.

Trafikutskottet har i samma betänkande behandlat motionen 1976/77:828 om SJ-trafiken i Kalmar län. SJ:s preliminära planer på att under våren och sommaren göra nedskärningar och indragningar i trafiken vid ett stort antal stationer i landet möttes av en rad protester. Regeringen har inte godkänt SJ:s planer för ett nittiotal av de här indragningarna. I Kalmar län gällde SJ:s planer inte mindre än 18 stationer, där vagnslast- och styckegodstrafiken skulle få vidkännas indragningar. Kalmar län har

Fredagen den
15 april 1977

*Den statliga
trafikpolitiken,
m. m.*

sannerligen inte mycket av SJ-service. Därför var det inte förvånansvärt att man protesterade mot 16 av dessa nedskärningar eller indragningar. Tack vare regeringens snabba ingripande får Järnforsen, Södra Vi och Ankarsrum behålla styckegodstrafiken. I Ingatorp måste SJ ordna in- och utlämningsställe och svara för att styckegods även fortsättningsvis kan sändas till och från orten. I stort sett kommer samma sak att gälla Orrefors, Gullaskröv och Trekanten. Som jag redan antytt är det bra att regeringen sagt ifrån i de här fallen. Men vad händer med alla andra stationer? Skall man plocka en pusselbit här och en pusselbit där i vårt redan glesa kommunikationssystem i Kalmar län har man snart kommit dithän att man inte längre har något system kvar. Man kan inte plocka hur många bitar som helst ur ett pussel utan att helhetsbilden suddas ut. Våra kommunikationer är så viktiga för våra möjligheter att hävda oss i konkurrensen om sysselsättningstillfällena att vi förväntar oss statsmakternas positiva inställning till i första hand kommunikationsproblemen.

Jag hoppas att utskottet får rätt när det förutsätter att kraven på en tillfredsställande lösning av trafikfrågorna skall bli tillgodosedda i det pågående utredningsarbetet på det trafikpolitiska området.

Det kanske kan vara bra om kommunikationsministern, som är närvarande här i kammaren, förbereder sig på rätt hårda tag vid sitt kommande besök i Kalmar län i slutet av den här månaden.

Herr SANDBERG (c):

Herr talman! I trafikutskottets betänkande 1976/77:18 behandlas bl. a. min motion nr 830 med hemställan att riksdagen hos regeringen begär sådana författningsmässiga ändringar, att kommun kan uttaga färdavgifter inom områden och för ändamål som anges i motionen. Utskottet avstyrker motionen i fråga med hänvisning till att frågan förutsätts bli prövad inom den trafikpolitiska utredningen.

För att begränsa nackdelarna med bilismen främst i de större tätorterna har under senare år en rad olika åtgärder vidtagits inom ramen för gällande lagstiftning. Genom olika riktlinjer för trafiksystemets användning, t. ex. trafiksaneringar, försöker man befria vissa områden från trafik och kanalisera och skära ned genomfartstrafiken. Gatukapaciteten begränsas, kollektiva körfält införs. Trafikplatser och trafiksignaler byggs om, så att bussar, gående och cyklister prioriteras. Med parkeringsregler, avgifter och övervakning kan man påverka ärendetrafiken och därmed indirekt en del av den rörliga trafiken. Ett problem i vad avser de senare styrmedlen är dock att den övervägande delen av parkeringen i många stadsdelar sker på kvartermark. Denna parkering kan kommunen f. n. inte effektivt styra.

En väl utvecklad kollektivtrafik är självfallet också nödvändig för att begränsa privatbilismen.

De här uppräknade styrmedlen har t. ex. i Stockholm emellertid visat sig otillräckliga såvitt gäller möjligheterna att i större utsträckning be-

gränsa det totala inflödet av biltrafik till innerstaden. Utredningar i Sverige och utomlands bestyrker erfarenheterna från Stockholm. Därför diskuteras sedan en tid begränsningar av bilantalet vid infarterna eller inom centrala stadsområden genom införande av licenser och/eller tullavgifter.

Anledningen till att jag begärt ordet är att sedan motionen väckts har ytterligare synpunkter och önskemål om färdavgifter framkommit i debatten. I Dagens Nyheter har på ledarsidan vid inte mindre än tre tillfällen den senaste månaden förslag framställts om införande av färdavgifter. I en artikel har t. o. m. en lag om färdavgift skisserats. Flera politiska partier har visat intresse för att utreda och eventuellt låta pröva även detta trafikpolitiska instrument för att begränsa bilismen i Stockholms innerstad. Opinionen för att införa färdavgifter har vuxit sig starkare, Inom miljörelsen diskuteras också frågan med stort intresse.

Min motion syftade inte till att riksdagen skulle ställa sig bakom tankegångarna som mer allmänt tillämpliga. Självfallet kan färdavgifter som trafikpolitiskt medel endast komma i fråga i vissa större städers centrala delar. Vad jag har begärt är att om en kommun vill pröva ett system med färdavgifter skall inte regler på central nivå hindra eller fördröja initiativ. Jag vill också tillägga att meningen med färdavgifter inte får vara att skaffa nya inkomstkällor till det allmänna. Motivet för införande av färdavgifter liksom bestämmandet av storleken av dessa måste vara att begränsa privatbilismen i centrala stadsdelar. Om det sedan blir pengar över för det allmänna, så är det ju bara bra.

Herr talman! Jag har inget yrkande. Mot bakgrund av den diskussion som förs om införande av färdavgifter, i varje fall i Stockholm, är det angeläget att understryka att förslag snarast bör framläggas som ger kommuner som vill pröva systemet med färdavgifter möjlighet härtill. Jag hoppas och tror alltså att en lagstiftning i denna fråga kommer med i det trafikpolitiska paket som har aviserats.

Överläggningen var härmed slutad.

Mom. 1 a

Propositioner gavs på bifall till 1:o utskottets hemställan, 2:o reservationen nr 1 av herr Mellqvist m. fl. samt 3:o utskottets hemställan med den ändring däri som föranleddes av bifall till motionen nr 1208 av herr Werner m. fl., och förklarades den förstnämnda propositionen vara med övervägande ja besvarad. Då herr Mellqvist begärde votering upptogs för bestämmande av kontrapositionen ånyo de båda återstående propositionerna, av vilka den under 2:o angivna förklarades ha flertalets mening för sig. Sedan herr Lorentzon i Kramfors begärde votering beträffande kontrapositionen, upplästes och godkändes följande voteringsproposition:

Den som vill att kammaren till kontraposition i huvudvoteringen angående trafikutskottets hemställan i betänkandet nr 18 mom. 1 a antar reservationen nr 1 av herr Mellqvist m. fl. röstar ja, den det ej vill röstar nej.

Vinner nej har kammaren till kontraposition i nämnda votering antagit utskottets hemställan med den ändring däri som föranleds av bifall till motionen nr 1208.

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

Ja - 125
Nej - 13
Avstår - 136

I enlighet härmed blev följande voteringsproposition uppläst och godkänd:

Den som vill att kammaren bifaller trafikutskottets hemställan i betänkandet nr 18 mom. 1 a röstar ja, den det ej vill röstar nej.

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

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

Ja - 145
Nej - 119
Avstår - 13

Mom. 1 b och c

Kammaren biföll vad utskottet i dessa moment hemställt.

Mom. 2

Propositioner gavs på bifall till dels utskottets hemställan, dels reservationen nr 2 av herr Mellqvist m. fl., och förklarades den förra propositionen vara med övervägande ja besvarad. Sedan herr Mellqvist begärt votering upplästes och godkändes följande voteringsproposition:

Den som vill att kammaren bifaller trafikutskottets hemställan i betänkandet nr 18 mom. 2 röstar ja, den det ej vill röstar nej.

Vinner nej har kammaren bifallit reservationen nr 2 av herr Mellqvist m. fl.

Fredagen den
15 april 1977

*Den statliga
trafikpolitiken,
m. m.*

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

Ja - 145
Nej - 121
Avstår - 12

Mom. 3

Utskottets hemställan bifölls.

Mom. 4

Propositioner gavs på bifall till 1:o utskottets hemställan, 2:o reservationen nr 3 av herr Mellqvist m. fl. samt 3:o utskottets hemställan med den ändring däri som föranleddes av bifall till motionen nr 820 av herr Lövenborg m. fl., och förklarades den förstnämnda propositionen vara med övervägande ja besvarad. Då herr Lövenborg 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 Lövenborg begärt votering även beträffande kontrapositionen, upplästes och godkändes följande voteringsproposition:

Den som vill att kammaren till kontraposition i huvudvoteringen angående trafikutskottets hemställan i betänkandet nr 18 mom. 4 antar reservationen nr 3 av herr Mellqvist m. fl. röstar ja,

den det ej vill röstar nej.

Vinner nej har kammaren till kontraposition i nämnda votering antagit utskottets hemställan med den ändring däri som föranleddes av bifall till motionen nr 820.

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

Ja - 125
Nej - 13
Avstår - 139

I enlighet härmed blev följande voteringsproposition uppläst och godkänd:

Den som vill att kammaren bifaller trafikutskottets hemställan i betänkandet nr 18 mom. 4 röstar ja,

den det ej vill röstar nej.

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

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

Ja - 145
Nej - 133

Mom. 5-14

Kammaren biföll vad utskottet i dessa moment hemställt.

Mom. 15 a

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

Den som vill att kammaren bifaller trafikutskottets hemställan i betänkandet nr 18 mom. 15 a röstar ja,
den det ej vill röstar nej.
Vinner nej har kammaren bifallit reservationen nr 4 av herr Mellqvist m. fl.

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

Ja - 144
Nej - 133

Mom. 15 b

Utskottets hemställan bifölls.

Mom. 16

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

Den som vill att kammaren bifaller trafikutskottets hemställan i betänkandet nr 18 mom. 16 röstar ja,
den det ej vill röstar nej.
Vinner nej har kammaren bifallit reservationen nr 5 av herr Mellqvist m. fl.

Vid omröstning genom uppresning förklarades flertalet av kammarens ledamöter ha röstat för ja-propositionen. Då herr Mellqvist begärde röst-

Nr 109

Fredagen den
15 april 1977

*Om rätten att
anonymt ta del av
allmänna handlingar*

räkning verkställdes votering med omröstningsapparat. Denna omröstning gav följande resultat:

Ja - 145

Nej - 133

Mom. 17

Propositioner gavs på bifall till dels utskottets hemställan, dels motionen nr 212 av herr Lövenborg och fru Marklund, och förklarades den förra propositionen vara med övervägande ja besvarad. Sedan herr Lövenborg begärt votering upplästes och godkändes följande voteringsproposition:

Den som vill att kammaren bifaller trafikutskottets hemställan i betänkandet nr 18 mom. 17 röstar ja,

den det ej vill röstar nej.

Vinner nej har kammaren bifallit motionen nr 212.

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

Ja - 265

Nej - 13

Mom. 18

Utskottets hemställan bifölls.

På förslag av herr förste vice talmannen beslöt kammaren att uppskjuta behandlingen av på föredragningslistan återstående utskottsbetänkanden till ett senare sammanträde.

§ 6 Om rätten att anonymt ta del av allmänna handlingar

Herr justitieministern ROMANUS erhöll ordet för att besvara herr Svenssons i Malmö (vpk) den 28 februari anmälda interpellation, 1976/77:104, till herr statsministern, och anförde:

Herr talman! Herr Svensson i Malmö har i interpellation till statsministern ställt tre frågor som rör rätten att anonymt ta del av allmänna handlingar. Interpellationen har överlämnats till mig för att jag skall besvara den.

Enligt interpellationen sker i Sverige dagligen grova grundlagsbrott. Bl. a. påstås att man i kanslihuset i strid med tryckfrihetsförordningen kräver att den som vill besöka registraturet uppger sitt namn. Vidare sägs att speciella inpasseringskontroller är ordnade hos många myndigheter och att detta är olagligt när det hindrar tillgång till registraturet.

Fredagen den
15 april 1977

*Om rätten att
anonymt ta del av
allmänna handling-
ar*

Interpellationen mynnar ut i följande tre frågor.

1. Är regeringen medveten om de ständiga grundlagsbrott som begås av kanslihus och skilda myndigheter i landet?

2. När ämnar regeringen föranstalta om att dess grundlagsstridiga handlingar skall upphöra?

3. När ämnar regeringen åtala dem som är ansvariga för de systematiska och medvetna grundlagsbrotten?

Enligt tryckfrihetsförordningen skall både svenska medborgare och utlänningar ha fri tillgång till allmänna handlingar. I denna rätt får gälla enbart sådana inskränkningar som påkallas av något i tryckfrihetsförordningen angivet intresse, t. ex. hänsyn till rikets säkerhet eller privatlivets helgd. I en särskild lag skall noga anges de fall där allmänna handlingar skall hållas hemliga. Den särskilda lag som åsyftas är den s. k. sekretesslagen. Det anses följa av principen om fri tillgång till allmänna handlingar att den som begär att få ta del av allmänna handlingar, som inte är hemliga, inte behöver uppge vare sig sitt namn eller skälet till sin begäran.

Rätten att ta del av offentliga allmänna handlingar kan komma i konflikt med säkerhetsföreskrifter, som ställer krav på legitimationskontroll för tillträde till myndighets lokaler. Sådana föreskrifter har meddelats med stöd av en kungörelse från år 1966 om säkerhetsskydd vid statsmyndigheter. Denna konflikt bör lösas på det sättet att den, som önskar ta del av handlingar men inte vill uppge sitt namn, får ta del av handlingarna trots detta. Men självfallet får då säkerhetsskyddet tillgodoses på annat sätt, t. ex. genom att handlingarna tillhandahålls i någon lokal i anslutning till ingången till myndighetens lokaler. Jag kan nämna att justitieombudsmannen Lundvik i ett nyligen avgjort ärende har gjort uttalanden av denna innebörd.

Eftersom herr Svensson i interpellationen har berört en myndighet som tillhör försvarsmakten vill jag nämna att överbefälhavaren i november 1976 har utfärdat föreskrifter om undantag från legitimationskontroll vid tillträde till militärt skyddsföremål. Enligt dessa föreskrifter behöver den, som önskar ta del av allmän handling som inte är sekretesskyddad, inte förete legitimation, om han vill vara anonym. Efterforskning om vederbörandes identitet får inte göras. Person som enbart för att ta del av allmän handling önskar tillträde till myndighet, där förbud gäller mot tillträde, skall vidare enligt föreskrifterna medges tillträde utan legitimationskontroll till lämplig lokal som disponeras av myndigheten.

För regeringskansliets del gäller bestämmelser av liknande innehåll. I gällande instruktion för bevakning av kanslihuset och övriga lokaler för regeringskansliet erinras om att tryckfrihetsförordningen garanterar var och en rätt att ta del av allmänna handlingar. Den som vill ta del av en allmän handling hos t. ex. registratören i ett departement behöver inte uppge varför han vill se handlingen. Detta får enligt instruktionen i sin tur anses innebära att den som vill besöka registratören inte skall

Fredagen den
15 april 1977

*Om rätten att
anonymt ta del av
allmänna handling-
ar*

behöva legitimera sig. De rutiner som normalt gäller för besökskontrollen i regeringskansliet skall alltså inte följas när någon säger att han vill besöka registrator men vägrar att legitimera sig. I stället tillämpas andra rutiner, som innebär att den besökande åtföljs till och från registratorn. Det inskräps i instruktionen att den som följer besökaren inte skall underrätta sig om vilken handling besökaren är intresserad av.

Jag förutsätter att dessa bestämmelser iakttas. Jag har också utgått från att samma principer tillämpas hos övriga myndigheter, som har regler om legitimationskontroll. Justitieombudsmannen Lundvik har emellertid i en skrivelse till regeringen i mars månad i år framhållit att det också inom den civila förvaltningen finns behov av föreskrifter liknande dem som överbefälhavaren har utfärdat. Denna fråga övervägs f. n. inom justitiedepartementet i samband med arbetet på en ny sekretesslagstiftning.

Som svar på herr Svenssons tre frågor vill jag hänvisa till vad jag nu har sagt. Beträffande frågan när regeringen ämnar åtala dem som är ansvariga för, som det heter i interpellationen, "de systematiska och medvetna grundlagsbrotten" vill jag bara tillägga detta: Skulle någon finna att tryckfrihetsförordningens regler om fri tillgång till allmänna handlingar sätts åsido bör han i första hand anmäla saken till JO eller JK för eventuella åtgärder.

Herr SVENSSON i Malmö (vpk):

Herr talman! Jag tackar för svaret.

Avgörande för de demokratiska fri- och rättigheternas innehåll är som bekant inte högstämda grundlagsparagrafer. De är och förblir pappersgarantier. Det avgörande är i stället funktion och anda inom byråkratin, övervakningen från de politiskt ansvariga och civilkuraget hos tjänstemän och medborgare i allmänhet.

I dessa dagar diskuteras de demokratiska fri- och rättigheternas praktiska verklighet i många länder. Det är på tiden att de diskuteras mer seriöst och ingående också här i Sverige.

Ett hinder för en sådan seriös diskussion är just det alltför formella synsätt som justitieministern ådagalägger i sitt interpellationssvar.

Jag har framställt en interpellation med utgång från tillståndet i samhället sådant det är på detta område, med alla dess svagheter och problem. Justitieministern svarar med en mycket formellt upplagd redogörelse för hur det borde vara, om grundlagen följdes. Skulle jag acceptera en så ytlig och formell utgångspunkt blev vår diskussion här i dag bara en skuggboxning, som inte berörde de verkliga problemen.

Jag påtalar alltså upprepade och systematiska grundlagsbrott – brott mot tryckfrihetsförordning och offentlighetsprincip – vilka obehindrat försiggår inom administrationen, som led i en accepterad praxis. Justitieministern svarar vad han naturligtvis anständigtvis måste svara, nämligen att grundlagen och vad som står i olika instruktioner skall följas. Men det handlar ju inte om att grundlagen skall följas, utan det handlar om hur man skall åstadkomma att den följs och hur man skall göra

när det blir alltmer normalt och vanligt att den inte följs. Denna fråga, som är den enda relevanta i sammanhanget, berör justitieministern inte.

Justitieministern redogör för hur tryckfrihetsförordning och offentlighetsprincip skall följas ute hos myndigheterna. Därefter konstaterar han att han "förutsätter att dessa bestämmelser följs".

Men det är ju just detta man inte kan och inte skall förutsätta. Sådant är inte självklart. Tvärtom – i en tid när rättens anda och avsikt alltmer upplöses blir grundlagen också allt mindre självklar, ända tills den punkt nås när det är självklart att inte följa den. Det är omfånget av detta allmänna problem justitieministern kanske borde ha yttrat sig mer om – inte bara om vad han själv förutsätter.

Dessutom är väl justitieministern ute på litet hal is redan här. Han måste nämligen veta att de regler han själv drar upp i sitt svar inte följs i kanslihuset. Där krävs legitimationskontroll. Varje journalist som besöker huset måste uppge namn och ärende. Herr Romanus besöker väl ändå vid vissa regelbundna tillfällen sin arbetsplats och bör vara underrättad om dessa förhållanden.

Kanslihuset rymmer, såvida jag är riktigt underrättad, ett flertal registraturer. Vid alla entréer sitter skyltar som föreskriver legitimationskontroll. Ingenstans informerar man om det undantag som gäller för besökare till registratur. Alla besökare skall uppge namn. Vakterna vid entréerna har inga förhållningsorder om att vissa registraturbesökare har rätt att passera utan legitimation och utan att motivera sitt besök. Så är det på herr Romanus arbetsplats. Ändå säger han att han förutsätter att grundlagen följs. Jag vill fråga: Varför söker herr Romanus leka gömme med mig? På mig verkar det en aning patetiskt. Som departementschef bör han ju veta hur det i verkligheten förhåller sig. Och då blir frågan: Hur kan han godkänna det? Och vad har gjorts för att korrigera detta grundlagsstridiga beteende i exempelvis kanslihuset?

Länsstyrelsen i Stockholms län är en för oss alla känd myndighet. Entrén till försvarsenheten pryds av en stor skylt, enligt vilken besöksförbud råder. Besökare som har tjänsteärende eller annat avtalat besök, som det står, föreskrivs meddela vem de söker samt visa legitimation. Det är med andra ord formellt sett direkt förbjudet att besöka registratur. Släpps man över huvud taget dit in är det först efter legitimationskontroll, dvs. en klart grundlagsstridig procedur.

Flygtekniska försöksanstaltens chef, som är aktuell i ett av de ärenden som justitieministern här antydde, vilket jag ställt en fråga om i ett tidigare sammanhang, har t. o. m. skriftligen förklarat att när besökare som vill ta del av offentliga handlingar inte vill uppge namn skickas rapport om detta rutinmässigt till försvarsstabens säkerhetsavdelning. Herr generaldirektören rapporterar alltså grundlagsenliga och självklara handlingar som suspekta säkerhetsärenden – och det gör han rutinmässigt. Detta godkänns och har godkänts både under den förra och den nya regeringen, som ett normalt rutinförfarande. Att vägra uppge namn är nog för att man skall kunna klassificeras som säkerhetsrisk.

Fredagen den
15 april 1977

*Om rätten att
anonymt ta del av
allmänna handlingar*

Förutom att det såvitt jag kan förstå är fel att en officer på försvarsstaben skall handlägga civila myndigheters offentlighetsprincipärenden finns det ännu mer grovt lagstridiga moment i denna härva.

Försvarsstabens säkerhetsavdelning kan när den vill identifiera en besökare som inte uppger namn när han kommer för att ta del av offentliga handlingar. Det är nämligen inte bara så, att det i ett konkret fall, som kommit under JO:s granskning, har upptäckts att man fotograferade besökare och sprider dessa fotografier i ett antal kopior, att man efterspanar besökare på deras arbetsplatser m. m.

Försvarsstabens säkerhetsavdelning har en mindre datoranläggning. Denna dator hanterar ett flertal system med persondata. Dessa system är olagliga, eftersom säkerhetsavdelningen inte ansökt om tillstånd hos datainspektionen i enlighet med datalagens föreskrifter.

Dessa olagliga persondatasystem används för att efterspana t. ex. besökare som utövar sina grundlagsenliga rättigheter. Datorn har inköpts av försvarsstaben utan vederbörligt samråd med statskontoret. Värdet är 418 000 kr., varför ärendet dessutom borde ha underställts regeringen. Så går det till i en byråkrati, där grundlagen fungerar mer och mer som ett skyltfönster.

Och inför detta säger justitieministern bara: "Jag förutsätter att dessa bestämmelser iakttas." Om man inte är naiv måste man dra den slutsatsen att justitieministern mycket väl vet hur det förhåller sig.

Justitieministerns attityd är märklig också ur en annan synvinkel. När jag frågar vad regeringen tänker göra för att få rätsida på förhållandena, svarar justitieministern att om man anser att någon orätt har förekommit som bör föranleda ingripanden, har man att vända sig till JO eller JK. Det skulle alltså, med den filosofin, vara den vanlige medborgaren som skulle vara grundlagens väktare. Om inte han vänder sig till JO eller JK, så händer ingenting.

Detta är ju ett märkligt sätt att uppfatta meningen med det konstitutionella ansvaret. I ett system med parlamentarisk ansvarighet för regeringen är det väl ändå regeringens sak att tillse att grundlagens auktoritet på olika sätt hävdas gentemot alla och envar. Regeringen och speciellt dess justitieminister är ansvarig för att grundlagen följs. Följs den inte skall givetvis en parlamentarisk regering ta de lämpliga och formellt riktiga initiativen för att rätta till förhållandena.

Herr Romanus filosofier att det inte är hans sak att ta sådana initiativ härstammar från ett synsätt som ägde burskap före 1905, dvs. på tiden före den parlamentariska ansvarigheten, den antediluvianska tid när *alla* statsråd var opolitiska.

Jag har tagit upp dessa frågor inte bara därför att de visar hur grundlagen medvetet sätts ur spel på just detta område. Åsidosättandet av tryckfrihetsförordning och offentlighetsprincip i olika sammanhang är bara symtom. Vad som håller på att ske här i landet är ett gradvis undergrävande av gällande lagar och bestämmelser och ett växande administrativt godtycke. Denna tendens gjorde sig gällande i växande grad under

Fredagen den
15 april 1977

*Om rätten att
anonymt ta del av
allmänna handlingar*

den socialdemokratiska regeringen. Herr Romanus attityd i dag är ett tecken på att den kommer att bli än starkare.

Vi håller på att få något av en västtysk anda, ett nytt preusseri i landets administration och rättsväsen. Det visar sig också i de hysteriska och ogrundade anhållandena av uppenbart oskyldiga människor under terroristaffärens täckmantel. Det visar sig i hotelserna mot vissa anklagades advokater, i det orimliga hemlighetsmakeriet. Det visar sig när regeringen gång på gång i administrativa rättsärenden godkänner åtgärder som helt uppenbart strider mot gällande lagliga ordning. Det visar sig bl. a. när också JO vid sina granskningar svarar "goddag yxskäft" och därpå godkänner procedurer som han ändå måste inse inte är riktiga. Det är inte bara så att övergrepp och godtycke breder ut sig. Det är också så, att de mekanismer som skulle ha hindrat övergreppen icke fungerar. Fel korrigeras inte längre. Och justitieministern säger: Jag förutsätter att bestämmeelserna följs. Råder missförhållanden är det medborgarens ensak. Vänd er till JO eller JK!

Denna tendens, herr talman, är alltför lik den som nu gör sig gällande i vårt södra grannland, den tyska förbundsrepubliken. Och den tendensen skrämmer åtminstone mig.

Herr justitieministern ROMANUS:

Herr talman! Jag kan först konstatera att i själva sakfrågan är herr Svensson i Malmö och jag ense om vad som rättsligt gäller i fråga om möjligheterna att anonymt ta del av allmänna handlingar.

Jag utgår också ifrån att – om herr Svensson i Malmö ser på vilka föreskrifter som har kommit till på den allra sista tiden – vi också är ense om att dessa är vad som bör gälla.

Sedan gör herr Svensson, så som jag fattade det, gällande att detta inte tillämpas. Därför vill jag nämna att när det gäller departementet har jag redogjort för de instruktioner som finns beträffande säkerhetskontroller.

Efter interpellationen har ytterligare rättschefen i statsrådsberedningen erinrat regeringskansliets säkerhetschefer om dessa bestämmelser som sålunda skall gälla.

Beträffande försvarsmakten har överbefälhavaren utfärdat föreskrift i november 1976 – det var efter den händelse på flygtekniska försöksanstalten som herr Svensson talar om. Jag anser det fullt befogat att säga att jag utgår från att dessa nyligen tillkomna bestämmelser nu tillämpas.

Jag skall gärna medge att det kan ha förekommit motsvarande fall beträffande andra myndigheter, då bestämmelserna inte helt tillämpats på det sätt som de bör. Detta har också justitieombudsmannen framhållit i en skrivelse till regeringen, och det är bakgrunden till att han ifrågasätter om det behövs ytterligare bestämmelser på de andra civila myndigheternas område. Denna fråga övervägs nu i justitiedepartementet.

Vid utgången av det här året inträder en ny lydelse av tryckfrihets-

Fredagen den
15 april 1977

*Om rätten att
anonymt ta del av
allmänna handlingar*

förordningen. Detta fordrar alltså en ny sekretesslag, och i samband med behandlingen av förslag till en sådan lag blir det aktuellt att vi undersöker om det behövs några aktuella ytterligare åtgärder på detta område.

Herr SVENSSON i Malmö (vpk):

Herr talman! Den här diskussionen tenderar ju att åter gå in i en rent formaljuridisk diskussion. Så länge vi håller den på det juridiska planet är vi naturligtvis eniga i sakfrågan om hur det bör vara, men det är ju inte alls det som problemet gäller. Vad problemet gäller är det som jag anser växande avstånd som inom skilda delar av administrationen och rättsväsendet håller på att utveckla sig mellan vad som å ena sidan bör vara och föreskrivs vara och vad som å andra sidan verkligen är i den administrativa praxis som finns.

Herr Romanus säger nu att det uppmärksammade fallet på flygtekniska försöksanstalten – som kanske bara var ett slumpfall i högen bland många – har föranlett att man har uppmärksammat de här sakerna på ett annat sätt än tidigare. Men då har detta alltså skett inte på regeringens initiativ utan på en enskild medborgares initiativ och av en ovanligt energisk och mycket ilskén medborgare, som var mycket mån om sin rätt och därför skrev ett otal redogörelser till olika myndigheter om vad som hade passerat. Vad hade hänt om vederbörande hade låtit sig nöja med förhållandena? Vad hade hänt om han inte hade haft det civilkuraget? Hade då saken uppmärksamats? Och i hur många fall händer det att sådant inte uppmärksammas därför att det inte påtalas utifrån av någon enskild speciellt intresserad medborgare, som vill lägga ned det besväret på det? Hur är egentligen övervakningen? Vad vet regeringen om hur saker och ting står till?

Slutligen en fråga. Jag påtalade i mitt inlägg efter interpellationssvaret att det förekommer att besökare som vill uppträda anonymt för att ta del av offentliga handlingar i vissa sammanhang har blivit registrerade. Det är i det här speciella fallet särskilt uppenbart att så har skett. Nu har jag också påtalat att det på försvarsstabens säkerhetsavdelning finns en särskild dator som för register som såvitt jag kan bedöma, i alla fall med ledning av de uppgifter som jag har kunnat införskaffa, knappast kan vara i överensstämmelse med gällande föreskrifter. Har herr justitieministern någon upplåtning om i vad mån detta är ett förfarande som förekommer även på andra håll, och vad avser regeringen att göra åt en sådan sak, ifall det nu blir uppenbart att här förs personregister och görs personkontroll som icke är tillåten?

Herr justitieministern ROMANUS:

Herr talman! I det ärende som herr Svensson i Malmö åsyftar vid flygtekniska försöksanstalten slutade anmälan hos justitieombudsmannen med att han anmärkte på att det inte hade tillgått på ett riktigt sätt. Det resulterade också i ett särskilt regeringsbeslut om att fotografier som där hade tagits skulle förstöras.

Om man håller på huvudregeln, att legitimationskontroll inte får krävas i sådana fall då en person önskar vara anonym, skall han givetvis inte heller registreras. Hur det förhåller sig i det fall som herr Svensson särskilt nämnde kan jag inte svara på.

Herr SVENSSON i Malmö (vpk):

Herr talman! Hela den här diskussionen tycks utmynna i frågan, om det inte är dags att göra en mer generell översyn av hur inte bara grundlagen utan lagar och föreskrifter över huvud taget tillämpas och om det verkligen sker i överensstämmelse med lagstiftarens anda. Man kan nämligen iaktta ett växande avstånd mellan å ena sidan lagstiftaren, som sitter i sin himmel och lagstiftar och förutsätter att bestämmelserna följs, och å andra sidan den apparat som skall tillämpa bestämmelserna och beträffande vilken det gång på gång upptäcks att även mycket viktiga bestämmelser av grundlagskaraktär osv. inte tillämpas på det sätt som är förutsatt.

Vad jag menar är otillfredsställande med de kontrollmekanismer som finns är att de reagerar bara i de enskilda fallen. I en del av dessa är det möjligt att få en korrigerings, men långt ifrån i alla. Ibland står orättvisorna och felaktigheterna gentemot enskilda rättssökande kvar trots att det har konstaterats att här har begåtts en felaktighet.

Det är alltså i enstaka, personliga fall, där någon särskilt har drivit saken, man kan få en korrigerings. Men vad sker med alla de övriga, med alla de medborgare som på olika sätt drabbas av felaktigheter och som kanske inte har kunskaperna eller civilkuraget eller sitter i en sådan position att de kan påtala dem? Det är där jag menar att de politiskt och parlamentariskt ansvariga – dvs. i första hand regeringen – har ett ansvar, och jag ställer frågan om det inte är dags för en allmän översyn av svensk rättspraxis och svensk förvaltning och av hur det faktiskt ligger till med tillämpningen av både grundlag och andra lagar och föreskrifter, som nog kan se snygga ut på papperet men som i praxis kanske inte följs eller följs bara så länge det passar byråkratin.

Herr justitieministern ROMANUS:

Herr talman! En allmän översyn av tillämpningen av grundlagarna kan jag inte utlova i det här sammanhanget. Men på det aktuella området har, såsom framgår av förslaget, vidtagits åtgärder dels inom statsrådsberedningen beträffande regeringskansliet, dels inom försvarsmakten genom överbefälhavarens instruktioner. Vidare övervägs om det behövs åtgärder också inom övriga civila myndigheter. Härtill kommer att både JO och JK genom regelbundna visitationer kontrollerar hur lagar tillämpas. Särskilt har justitieombudsmannen i uppgift att se till hur tryckfrihetsförordningen tillämpas.

Herr SVENSSON i Malmö (vpk):

Herr talman! Detta vet jag, men jag vet också i hur många fall det har förekommit att JO har uttalat sig – ibland har han också underlåtit att uttala sig – och sagt att en sak är oriktig men ändå ingenting hänt utan samma praxis återkommit. Efter vad jag kan förstå är det en viss risk för att JO-uttalanden mer och mer avfärdas inom administrationen med en axelryckning.

Jag förmodar att vi får tillfälle att diskutera de här större problemen i annat sammanhang. Det skall bli mig ett nöje att någon gång under de närmaste veckorna besöka ett antal myndigheter, bl. a. dem vilkas legitimationskontroller jag har påtalat. Då får vi se om herr Romanus åtgärder har gjort någon verkan, och sedan får vi återkomma.

Överläggningen var härmed slutad.

§ 7 Om skattekontrollen av sexklubbar

Herr budgetministern MUNDEBO erhöll ordet för att besvara fru *Andrés* (c) den 24 mars anmälda interpellation, 1976/77:125, och anförde:

Herr talman! Fru André har frågat mig *dels* om jag anser att näringsidkare i sexklubsbranschen som har tillstånd av polismyndighet skall fullgöra sina skyldigheter i samma omfattning som andra personer, *dels* om samarbetet mellan polismyndighet och skattemyndighet är organiserat på ett sådant sätt att skattekontrollen fungerar, *samt dels* om det är befogat att vid första prövning och förnyad prövning av tillstånd ha ett remissförfarande från polisen till lokal skattemyndighet för prövning av frågan om laglydnad och allmän lämplighet.

Givetvis skall de näringsidkare som avses i interpellationen fullgöra sina skyldigheter på samma sätt som andra medborgare. Berörda myndigheter kontrollerar också att så sker.

Vad beträffar formerna för samarbete mellan polis och skattemyndigheter vill jag framhålla följande. Om skattemyndighet vid deklarationsgranskning eller eljest anser att en skattskyldig förfarit på sådant sätt att man kan misstänka skattebrott, anmäls detta enligt 43 § taxeringskungörelsen till åklagarmyndighet. Denna myndighet övertar då ansvaret för den fortsatta brottsutredningen. Själva beskattningsärendet sköts även i fortsättningen av skattemyndigheterna.

I fråga om information från polis eller åklagare till skattemyndigheterna ligger det i sakens natur att skattemyndighet omedelbart underrättas då skattebrottsmisstanke uppkommit i fråga om s. k. speltillstånd, som behandlas av både polismyndighet och riksskatteverkets distriktskontor.

F. n. undersöker skilda arbetsgrupper med representanter för riksåklagaren, rikspolisstyrelsen, riksskatteverket och riksbanken hur man för framtiden genom samordnade åtgärder skall komma till rätta med den s. k. ekonomiska brottsligheten. Vissa förslag till åtgärder väntas redan

i vår. Därefter får ställning tas till hur sådana åtgärder lämpligen bör utformas. Därvid kommer även de problem som berörs i interpellationen att uppmärksammas.

Fru ANDRÉ (c):

Herr talman! Jag tackar budgetminister Mundebo för svaret på min interpellation.

Den ekonomiska brottsligheten har på senare år ökat i betydande omfattning. Arten och graden varierar, men ofta finns en koppling mellan olika verksamheter och mellan stora och små brott.

De kriminella element som genom sin verksamhet parasiterar i samhället kan inte tolereras. Vi kan inte tillåta att hänsynslösa rufflare helt åsidosätter lagar och förordningar som tillkommit för att bygga upp vårt lands välförhållanden. Det måste vara ett oeftergivligt krav att lagstiftningen, i detta fall skattelagstiftningen, skall fungera lika för alla invånare. Svenska folket har en stark rättskänsla, och det gäller inte minst inom skatteområdet. De frågor jag har tagit upp i min interpellation rör verksamheten vid porrklubbarna. Innan jag går in på de speciella frågorna vill jag något erinra om tidigare beslut och bakgrunden till dessa beslut.

På våren 1971 släpptes pornografin fri i vårt land. Det ledde till att porrklubbar etablerades. Efter ett enkelt anmälningsförfarande hos polismyndighet var det tillåtet att starta en klubb.

År 1973 genomfördes vissa ändringar som innebar att det krävdes ett särskilt tillstånd för att anordna pornografisk föreställning. Tillståndet lämnas av polismyndighet och föregås av viss prövning. Till grund för de nya bestämmelserna, som fortfarande gäller, låg brottskommissionens betänkande. Där hävdar man beträffande sexklubbar och poseringsateljéer att stora ekonomiska intressen gör sig gällande och att förtjänsterna på verksamheten i många fall är betydande. Man anför också att det kan misstänkas att åtminstone en del av de betydande inkomster som sexklubbs- och poseringsverksamheten ger utnyttjas i kriminellt syfte. Som motiv till tillståndsskyldigheten framhålls att en sådan skulle underlätta taxeringsmyndigheternas arbete.

Enligt nu gällande bestämmelser har polismyndigheten att pröva varje sökande med avseende på laglydnad och allmän lämplighet. Laglydnaden måste enligt min uppfattning även omfatta skatteområdet.

Jag har i min interpellation hänvisat till förhållandena här i Stockholm, där det tydligen bara är ett av företagen som över huvud taget inlämnat någon deklaration. Övriga i branschen verksamma skönstaxeras i den mån de påträffas. F. n. har flera i branschen verksamma personer, fysiska eller juridiska, skatteskulder av varierande, sammantaget icke obetydliga belopp. Det är då ganska naturligt att ställa frågan om detta kan vara tillfredsställande. Bör polisen ge tillstånd till porrklubbsägare som inte fullgör sin deklarationsskyldighet och inte inlevererar skatt? Fungerar samarbetet mellan olika myndigheter på rätt sätt? Har vi några bestämmelser som leder till att det finns vattentäta skott mellan olika myndigheter?

I interpellationssvaret lämnas en redogörelse för vad som sker vid en deklarationsgranskning. Det är i och för sig en intressant upplysning, men det förutsätter att det finns en deklARATION att granska.

I svaret står vidare att i fråga om information från polis eller åklagare till skattemyndighet ligger det i sakens natur att skattemyndigheterna omedelbart underrättas då skattebrottsmisstanke uppkommit. Det är givetvis helt naturligt, men det ger inte svar på frågan om det förekommer något organiserat samarbete mellan polismyndigheten, som lämnar tillstånd till porrklubbar, och skattemyndigheten. Av svaret framgår att det förekommer beträffande speltillstånd.

Det är tillfredsställande att man nu arbetar med att försöka komma till rätta med den ekonomiska brottsligheten. Jag hoppas emellertid att budgetministern vill utveckla sin syn på de här frågorna något närmare, och jag vill ställa frågan om det finns några bestämmelser som behöver ändras för att få till stånd en effektiv skattekontroll och ett organiserat samarbete mellan polis- och skattemyndigheterna för företag inom denna bransch.

Herr budgetministern MUNDEBO:

Herr talman! Som jag nämnde i mitt svar är nu ett flertal grupper engagerade i arbetet med att åstadkomma samordnade och effektiva åtgärder för att komma till rätta med den ekonomiska brottsligheten. Jag tycker därför att det finns skäl att vänta på rapporter från dessa arbetsgrupper, i synnerhet som vi har anledning att tro att det kan komma förslag redan i vår, innan vi avgör vilka ytterligare insatser i form av lagstiftning och i form av resurser för berörda myndigheter som vi skall diskutera. Det finns alltså skäl att tro att en del sådana förslag kan komma redan i år, och jag vill också tillägga att den nyligen tillsatta utredningen som skall kartlägga prostitutionen också har fått i uppdrag att göra en systematisk utvärdering av den gällande lagstiftningen om formerna för offentlig pornografisk föreställning och att kartlägga verksamheten vid sexklubbarna. Genom det utredningsarbetet kommer vi alltså att få ytterligare material för att bedöma vilka åtgärder som skall vidtas.

Jag vill än en gång understryka att utgångspunkten när det gäller skattesidan – som ju interpellationen handlar om – självfallet måste vara att de människor som sysslar med den här verksamheten skall fullgöra sina skyldigheter på samma sätt som andra medborgare och att det är angeläget att berörda myndigheter kontrollerar att så också sker.

Fru ANDRÉ (c):

Herr talman! Jag vill tacka för det kompletterande svaret och ytterligare understryka att det är positivt att den nya regeringen ämnar genom samordnade åtgärder söka komma till rätta med den ekonomiska brottsligheten. Det är inte små belopp som det sammanlagt rör sig om. Överslagsberäkningar som gjorts pekar på bortåt 13 miljarder kronor årligen – och även om siffran får tas som en ren gissning antyder den i alla

fall att den ekonomiska brottsligheten har antagit väldiga proportioner.

Ett led i den här verksamheten är ju porrklubbarna. Jag vill i det sammanhanget hänvisa till sexualbrottsutredningen, som i sitt betänkande Sexuella övergrepp konstaterar att verksamheten vid porrklubbarna i många fall utvecklats till ren bordellverksamhet och kommit att inrymma eller tjäna som täckmantel för en omfattande kriminalitet.

Det finns alltså anledning till att statsmakterna ytterligare skärper uppmärksamheten och ser till att kontrollen fungerar. Jag hoppas att de arbetsgrupper som nu arbetar med frågorna skall komma fram till effektiva lösningar på de problem som jag har aktualiserat.

Överläggningen var härmed slutad.

§ 8 Anmäldes och bordlades

Konstitutionsutskottets betänkanden

1976/77:37 med anledning av motion om folkrörelsernas roll i samhället

1976/77:38 med anledning av motion om intern TV-sändning

1976/77:41 med anledning av i propositionen 1976/77:100 framlagda förslag om vissa anslag för budgetåret 1977/78 under huvudtiteln Riksdagen och dess verk m. m. jämte motioner

Skatteutskottets betänkanden

1976/77:36 med anledning av propositionen 1976/77:93 om beskattning av ränta på vinstandelslån, m. m. jämte motioner

1976/77:37 med anledning av motion om avdrag vid inkomsttaxeringen för kostnader för arbetskläder

1976/77:39 med anledning av motion angående beskattningsreglerna för pensionsförsäkringar

Justitieukskottets betänkanden

1976/77:26 med anledning av propositionen 1976/77:100 såvitt gäller anslag till polishus, m. m.

1976/77:27 med anledning av propositionen 1976/77:100 såvitt gäller anslag till polismästarens tjänst, jämte motioner

1976/77:28 med anledning av propositionen 1976/77:100 såvitt gäller anslag till åklagarväsendet

Näringsutskottets betänkande

1976/77:28 med anledning av propositionen 1976/77:95 i vad avser statlig garanti för lån till hantverks- och industriföretag

Civilutskottets betänkanden

1976/77:27 med anledning av motion om utredning beträffande en mer aktiv fastighetsbildning m. m.

1976/77:28 med anledning av motion om lantmäteritaxan

1976/77:29 med anledning av motion om avstängning av järnvägsöver-

Fredagen den
15 april 1977

Meddelande om
frågor

gång vid enskild väg m. m.
1976/77:30 med anledning av motion om översyn av lagen (1973:1150)
om samfälligheter
1976/77:31 med anledning av propositionerna 1976/77:87 och
1976/77:100 i vad avser allmänna samlingslokaler jämte motioner

§ 9 Anmälades och bordlades

Motioner

1976/77:1560 av herr *Carlsson* i Vikmanshyttan
med anledning av propositionen 1976/77:114 om ändring i fastighets-
bildningslagen (1970:988), m. m.

1976/77:1561 av herr *Sivert Andersson* i Stockholm *m. fl.*
med anledning av propositionen 1976/77:115 om åtgärder för att un-
derlätta företagens uppgiftslämnande m. m.

1976/77:1562 av herr *Svanberg m. fl.*
med anledning av propositionen 1976/77:125 med förslag om tilläggs-
budget III till statsbudgeten för budgetåret 1976/77

1976/77:1563 av herr *Karlsson* i Malung *m. fl.*
med anledning av propositionen 1976/77:129 med förslag till lag om
kommunal energiplanering, m. m.

§ 10 Meddelande om frågor

Meddelades att följande frågor framställdes

den 15 april

1976/77:383 av herr *Måbrink* (vpk) till herr statsministern om ökad of-
fentlig insyn i administrativa åtgärder mot terrorism:

Mord och terroraktioner är fullständigt främmande för och isolerade från arbetarklassens och folkflertalets medvetenhet och kamp. Terrorism är oftast frukten av politisk förvirring och desperation och präglas av extremt individualistisk, handlingsromantisk eller elitistisk och därmed borgerlig ideologi.

Även individuella terroraktioner som inte begås av den medvetna ex-
tremhögern, utan av människor som tror sig handla för progressiva syften,
gynnar reaktionen. De får tjäna som förevändningar för de mest reak-
tionära elementen för att stärka repression, våldsapparat och bakåtsträ-
vande ideologi.

Den "terroristaffär" som nu rullas upp i Sverige har dessa inslag. Flyk-
tingrådet, en progressiv teatergrupp och andra uppenbart oskyldiga utsätts
för polishämtning och förhör. Flera människor kvarhålls av polisen utan

att något som liknar bevisning företes. Under förevändning att det rör sig om terrorism är alla handlingar hemligstämplade. Administrativa åtgärder mot enskilda verkställs utan möjlighet till offentlig insyn.

Med hänvisning till det anförda vill jag fråga herr statsministern:

Är verkställande av administrativa åtgärder mot enskilda, utan möjlighet till offentlig insyn, förenligt med rätts säkerhetens principer?

1976/77:384 av herr *Rejdnell* (fp) till herr jordbruksministern om åtgärder mot översvämningar i Emån:

I år har Emån i Småland återigen gått över sina bräddar. Årets översvämning är en av de svåraste under 1900-talet. Man kan ännu inte helt bedöma de skador som uppstått. Klart är emellertid att jordbruket drabbas mycket hårt. Marken kan inte brukas i normal tid, utan förseningar med vårsådden blir ett faktum.

Även vissa vägar har man tvingats att stänga av på grund av översvämningarna. Vägarna måste sedan repareras för stora pengar, innan trafiken kan släppas fram på nytt. Åtskilliga fastigheter blir helt eller delvis isolerade och måste i vissa fall evakueras.

Har jordbruksministern för avsikt att vidta åtgärder för att minska riskerna för översvämningar inom Emåns genomrinningsområde?

1976/77:385 av herr *Brännström* (s) till herr försvarsministern om omfattningen av särskild hjälpverksamhet för värnpliktiga och deras familjer:

Vilka åtgärder avser statsrådet vidta för att den särskilda hjälpverksamheten till värnpliktiga och deras familjer skall kunna fortgå utan inskränkningar fram till det nya budgetårets början?

§ 11 Kammaren åtskildes kl. 13.38.

In fidem
BENGT TÖRNELL

/Solveig Gemert