

**Torsdagen den 3 april**

Kl. 19.30

Förhandlingarna leddes till en början av fru tredje vice talmannen.

**§ 1 Anslag till vägväsendet, m. m. (forts.)**

Fortsattes överläggningen om trafikutskottets betänkande nr 1.

Herr HUGOSSON (s):

Fru talman! Efter ett som jag hoppas för fru talmannen och övriga ledamöter av kammaren angenämt avbrott för middagspaus skall vi fortsätta debatten i anslutning till trafikutskottets betänkande nr 1. Jag vill i mitt inlägg i anslutning till detta betänkande huvudsakligen hålla mig till frågor som har med vägväsendet att göra. Inledningsvis vill jag göra följande allmänna konstaterande.

Totalt föreslås i årets budgetproposition en ökning av ordinarie anslag från 2 555 milj. kr. till 2 814,4 milj. kr., vilket innebär en ökning med 259,4 milj. kr. eller i runt tal 10 %.

I enlighet med vägverkets starkt framförda önskemål prioriterar budgetpropositionen driften av vägar och gator. Av den totala anslagsökningen på 259,4 milj. kr. utgör inte mindre än 231,1 milj. kr. uppräkning av driftanslaget för statlig, kommunal och enskild väghållning. Detta innebär en höjning med ca 16 %.

Det särskilda anslaget för särskilda byggnads- och förbättringsåtgärder, som i propositionen ställs till regeringens förfogande att tas i anspråk om sysselsättningsmässiga skäl så påkallar under det kommande verksamhetsåret, har ett enigt utskott i år liksom förra året ansett omedelbart skall ställas till vägverkets förfogande. Detta innebär alltså att väganlagen för första gången uppgår till mer än 3 miljarder kronor. Vi alla i trafikutskottet anser att en sådan kraftig satsning på vägväsendet är mycket välmotiverad.

Fru talman! Jag vill något kommentera några av de bedömningar och ställningstaganden som utskottet gjort i sin behandling av vägfrågorna. Jag vill då börja med några synpunkter på vad utskottet anfört om den långsiktiga vägplaneringen.

I utskottets betänkande erinras om att en i stort sett enig riksdag år 1972 antog riktlinjer för den långsiktiga vägplaneringen. Riktlinjerna innebär att ett utvecklingsarbete skall bedrivas för att få fram underlag som gör det möjligt att bättre bestämma den vikt som rimligen bör läggas på vissa faktorer i en inom vägverket använd kalkylmetod, faktorer som

Torsdagen den  
3 april 1975

---

*Anslag till vägväsen-  
det, m. m.*

trafikanternas tidkostnad, trafikolyckskostnaden och kalkylräntan. Enligt riktlinjerna skall vidare detta utvecklingsarbete vidgas till att väga in olika samhällsekonomiska effekter som inte ryms inom den nuvarande vägplaneringsmodellen. Behovet av detta ökar med de vidgade regional- och näringspolitiska aspekter som läggs på samhällets investeringar i olika hänseenden.

För att i enlighet med statsmakternas beslut dra upp de närmare mera konkreta riktlinjerna för detta arbete tillsattes en särskild kommitté, kommittén för den långsiktiga vägplaneringen. KLV. KLV beräknas kunna redovisa sina ställningstaganden under år 1975.

Detta har utförligt redovisats i trafikutskottets betänkande. Utskottet förutsätter att resultatet av det nu pågående arbetet skall föreläggas nästa års riksdag i form av riktlinjer för den fortsatta vägplaneringen samt ett långsiktigt program för den framtida vägpolitiken.

Låt mig här göra klart att med program för den framtida vägpolitiken avser vi icke en konkret investeringsplan av vilken skulle framgå omfattning och tidpunkt för utförande av vägombyggnader på namngivna vägsträckor. Att en sådan investeringsplan skulle kunna föreläggas riksdagen är inte aktuellt av två skäl.

Det första skälet är att KLV kan sägas utreda förutsättningarna för en med övrig samhällsplanering bättre integrerad vägplanering. Det gäller exempelvis frågan i vilken omfattning och under vilka förutsättningar vägbyggande kan användas i regionalpolitiskt syfte. Utredningens resultat är alltså inriktat på praktiska handlingsnormer att kunna användas inom vägplaneringen. I de direktiv som utredningen fått kan man inte heller läsa in någon beställning av en konkret vägplan.

Det andra skälet mot en konkret väginvesteringsplan är att riksdagen hittills har beslutat om väganlagen för ett år i taget. Om riksdagen skulle ta ställning för en konkret utbyggnadsplan för vägnätet, skulle därmed väganlagens storlek låsas för framtiden. Det kan inte vara förenligt med möjligheterna att föra en riktig finans- och konjunkturpolitik om man låser en så stor del av statsbudgeten som väganlagen ändå är. Som jag nämnde inledningsvis uppgår det i årets budget till över 3 miljarder. Med samma rätt kan även andra sektorer inom budgeten kräva att motsvarande investeringsplaner fastställs med därmed sammanhängande lösningar för framtiden. Eftersom konjunktursvängningarna till stor del är internationella företeelser måste vi i Sverige ha en så stor beredskap som möjligt för att motverka svängningarna. Jag tror att de flesta är överens med mig om att investeringsåtaganden i vägnätet även fortsättningsvis bör beslutas år från år.

Låt mig vidare påpeka att det är ett mycket snävt tidsprogram som utskottet förutsatt när man begär att den framtida vägpolitiken senast under år 1976 skall föreläggas riksdagen. KLV beräknas, som nämnts, lägga fram sina förslag under 1975. Med hänsyn till den betydelse som vägpolitiken har för bl. a. samhällsplaneringen i övrigt är det väsentligt att utredningens förslag blir föremål för en omfattande och ingående

remissbehandling. Jag utgår från att bl. a. länsstyrelser och kommunintressen blir hörda. För att remissinstanserna verkligen skall kunna ge sina synpunkter och sätta sig in i förslagen, som självfallet skall behandlas i lekmanastyrelser resp. i förtroendevalda församlingar, måste remisstiden tas till rejält.

Utskottet har vidare behandlat ett par motioner angående ökat lekmanainflytande över vägplaneringen och i anslutning härtill förordat att frågan om länsvägnämndernas ställning, som inte närmare berörts i länsberedningens betänkande, redan nu tas upp till behandling. En möjlig lösning kan enligt utskottet vara att låta länsvägnämndens ordförande vid länsstyrelsens behandling av vägfrågor få ingå som adjungerad ledamot.

Den nuvarande väglagstiftningen innebär att länsstyrelse och vägverket är jämbördiga parter i väsentliga frågor och att vid skilda uppfattningar avgörandet faller på regeringen. Genom att länsstyrelsen tilldelats denna starka ställning – i princip en vetomöjlighet – har det regionala lekmanainflytandet vid införandet av lekmanastyrelser i länsstyrelserna år 1971 ökat i stor utsträckning. Till detta kommer det speciella lekmanannaorgan, länsvägnämnderna, som enligt väglagen utgör länsstyrelsernas rådgivande organ i vägfrågor. Det är att märka att länsvägnämnderna tilldelats besvärsmätt i viktiga vägfrågor.

Jag vill erinra om att länsberedningen övervägt bl. a. frågorna om och ansvarsfördelningen mellan länsstyrelserna och andra statliga regionala organ. Beredningens förslag är f. n. på remiss, och remisstiden utgår i början av juni. Jag vill understryka vikten av att den av utskottet aktualiserade frågan samordnas med den fortsatta beredningen av länsberedningens förslag. Ett fristående ställningstagande till länsvägnämndernas framtida funktion kan under sådana förhållanden inte vara ägnat att bidra till en rationell lösning.

Fru talman! Jag vill nu gå över till att något beröra anslagsfrågan. Låt mig då konstatera att utskottet har föreslagit att hela anslaget Särskilda byggnads- och förbättringsåtgärder avseende statliga vägar för budgetåret 1975/1976 – 200 milj. kr. – till fullo skall utnyttjas och att vägverket redan nu planerar sin verksamhet med hänsyn till detta. Det innebär en betydande förstärkning av de ordinarie väganlagen. Det ger vidare ett väsentligt stöd åt strävandena att rusta upp bl. a. de mindre trafikerade men betydelsefulla länsvägarna. Det kan röra sig om vägförbindelser för arbetsresor och olika typer av serviceresor – skolskjuts-transporter, resor för att nå olika slag av samhällslig och kommersiell service – inom regioner där alternativa transportmöjligheter saknas. Anslaget på 200 milj. kr. bör också kunna bidra till den fortsatta utbyggnaden av det tunga vägnätet genom att bl. a. svaga broar kan ombyggas, vilket är av betydelse både för skogsbruket och jordbruket.

Utskottet har lagt ner ett stort intresse i behandlingen av anslagen för bidrag till enskild väghållning. Utskottets majoritet tillstyrker regeringens förslag, medan en minoritet, bestående av folkpartister och cen-

terpartister, föreslår en ytterligare uppräknig av anslaget. För att få ett perspektiv på frågan vill jag ange anslagsutvecklingen under senare år; jag väljer anslaget Bidrag till drift av enskilda vägar m. m.

Budgetåret 1972/73, vilket avser bidragsåret 1972, var anslaget 60 milj. kr. På länsstyrelserna runt om i landet fanns ett antal ansökningar om bidrag till vägar som i och för sig var statsbidragsberättigade, men av medelsskäl fick dessa ansökningar avslås. För att råda bot på denna inneliggande balans av ansökningar räknades anslaget upp med hela 25 % till påföljande budgetår, dvs. bidragsåret 1973.

För budgetåret 1973/74 ökades alltså anslaget med 15 milj. kr. till 75 milj. kr. En kraftig avbetning av den inneliggande balansen kunde ske samtidigt som bidrag till iståndsättningsarbeten åter kunde ges för vägar som redan uppbar statsbidrag för driften.

För att ytterligare öka iståndsättningsarbetena på de enskilda vägarna tillfördes anslaget dessutom 10 milj. kr. genom regeringens konjunkturpolitiska proposition hösten 1973.

Innevarande budgetår, 1974/75, uppgår anslaget till 83 milj. kr. Av anslaget beräknas ca 7 milj. kr. kunna användas till iståndsättningsarbeten. Regeringens förslag till anslag för kommande budgetår är 93 milj. kr. Ökningen från innevarande år, 10 milj. kr., täcker de kostnadsökningar som skett. Departementschefen förklarar i budgetpropositionen att anslaget om 93 milj. kr. räcker till att helt avveckla balansen av inneliggande ansökningar. Med det av regeringen föreslagna anslaget behöver alltså inte någon ansökan om driftbidrag avslås på grund av brist på medel.

Jag sammanfattar: På en fyraårsperiod har anslaget Bidrag till drift av enskilda vägar m. m. ökat från 60 till 93 milj. kr., en ökning med mer än 50 %. Till detta kommer att utskottet som en säkerhetsventil föreslår att för det kommande budgetåret anslaget Särskilda byggnads- och förbättringsåtgärder avseende statliga vägar vid behov skall kunna utnyttjas även för bidragsgivning till enskilda vägar. Utskottsmajoriteten har dessutom i betänkandet pekat på att regeringen kan återkomma om så skulle vara nödvändigt.

Av vad jag här anfört framgår att något akut behov av att öka regeringens förslag till anslag för enskild väghållning inte finns. Folkpartiets och centerpartiets reservation får ses som en politisk markering, som oppositionspartier kan kosta på sig när de inte har ansvaret för hela verksamheten. Jag tycker dock att det även med hänsyn härtill i detta fall finns ovanligt litet substans i reservationen.

Jag yrkar alltså bifall till vad utskottet hemställt under 5 b och c, vilket innebär avslag på reservationen 1.

Jag vill avslutningsvis kort kommentera reservationen 2, i vilken man från moderatsidan kräver att ett system skall införas som gör det möjligt att avgiftsfinansiera vägar och broar. Det här kravet är, som herr Lothigius tidigare sade, en gammal kär bekant; i mer än tio år har moderaterna fört fram det, och samtliga år har riksdagen avslagit det.

Nu är frågan föremål för prövning i den trafikpolitiska utredningen,

eftersom vägkostnadsutredningen i sitt förslag, som presenterades för ett år sedan, tog upp avgiftsfinansieringen. När nu denna expertutrednings funderingar skall bedömas i den trafikpolitiska utredningen tycker vi från utskottsmajoritetens sida att det i dag inte finns någon anledning att tillstyrka moderaternas krav. Jag har inte heller någon förståelse för synpunkten att man skulle öka möjligheterna till investeringar om man införde någon form av avgiftsfinansiering. Det låneutrymme som står till förfogande är ju ändå begränsat, och man kan inte öka låneutrymmet på kapitalmarknaden genom att införa någon form av avgiftsfinansiering.

Det är min förhoppning att moderaternas framstöt även i trafikpolitiska utredningen i denna fråga skall få samma behandling som den har fått under ett tiotal år här i riksdagen och att vi inte i framtiden skall gå in på tanken att avgiftsfinansiera våra viktiga vägar och broar – det strider mot alla tankar på jämlikhet.

Jag vill därför, fru talman, till fulla yrka bifall till utskottets förslag.

Herr SVEN GUSTAFSON i Göteborg (fp) kort genmäle:

Fru talman! Utskottet begär enhälligt att till nästa års riksdag få riktlinjer för den fortsatta vägplaneringen samt ett långsiktigt program för den framtida vägpolitiken. Utskottsmajoritetens talesman sade här att det ju inte kan vara en detaljerad investeringsplan. Nej, det kan det inte vara. Men däremot får vi komma ihåg att bakgrunden till det hela var att Vägplan 70 lades i skrivbordslådan på departementet och att man tydligen inte tänkte lägga fram program för någon långsiktig vägpolitik. Det var då som riksdagen ingrep och begärde att få ett sådant program för den långsiktiga vägpolitiken.

Syftet är – och det bör vi vara överens om – att man skall undvika sådana improvisationer som man både här i riksdagen och inom vägverket tycker är oförenliga med en planmässigt skött vägpolitik. Utgångspunkten skall ju vara – vilket vi också är överens om i trafikutskottet – att man kraftigt understryker vikten av att vägväsendet på längre sikt tillförs ökade resurser i syfte att öka framkomligheten och trafiksäkerheten på våra vägar.

Sedan nämnde herr Hugosson att här dock har skett anslagsökningar, och det låter mycket imponerande när det talas om vilka miljoner som väganlaget har ökats med. Jag kan då bara ta några siffror ur generaldirektör Olhedes föredragning inför trafikutskottet. Han påpekade att trots en anslagsökning till byggande av statsvägar ligger det ordinarie byggnadsanslaget reellt 126 milj. kr. lägre för 1976 än det var för 1975 på grund av de stora kostnadsökningar och löneökningar som förekommer. Det sägs beträffande drift av statsvägar att trots att man fick en väsentlig ökning ligger anslaget 39 milj. kr. lägre än den lägsta programnivån och 144 milj. kr. lägre än programnivå B som ingår i det lägsta av vägverkets verksamhetsalternativ.

Herr Hugosson anser att det inte finns mycket substans i vad reservanterna säger om ökning av bidraget till enskilda vägar. Jag vill då

Torsdagen den  
3 april 1975

*Anslag till vägväsen-  
det, m. m.*

framhålla vad vägverkets generaldirektör säger, nämligen att man behöver en ökning med 3,4 milj. kr. för att få ett oförändrat reellt anslag, att man behöver 5,3 milj. kr. för att nå upp till den lägsta programnivån när det gäller byggandet och att man när det gäller driften behöver 7,2 milj. kr. för att komma upp till den lägsta programnivån. Den substans som finns i reservationerna från centerpartiet och folkpartiet är alltså den nivå som vägverket, där herr Hugosson är styrelseledamot, har föreslagit.

Herr DAHLGREN (c) kort genmäle:

Fru talman! Herr Hugosson säger i fråga om vår reservation om anslaget till enskilda vägar att det gäller att ha perspektiv på detta anslag, och så redogör han för hur positivt anslaget har förändrats under de senaste åren. Det är riktigt att anslaget har förändrats positivt. Men vad herr Hugosson glömmer är att statens vägverk i sina petitaframställningar säger att enligt behovsinventeringen är bidragsbehovet ca 480 milj. kr. under en tioårsperiod. Detta innebär att det årligen behövs 48 milj. kr., och det skulle egentligen motsvara 60 milj. kr. i för 1976 beräknad pris- och lönenivå. Om man då går på det lägsta av vägverkets alternativ, som slutar på 32 milj. kr. om året, skulle man kunna fullfölja nu pågående arbeten, man skulle kunna bevilja 83 % av de statsberättigade ansökningar som har inkommit och man skulle kunna täcka 46 % av inventerat årligt behov. Det är den summan i alternativ A, dvs. vägverkets lägsta alternativ, som reservanterna vill att man skall uppnå.

När det gäller driften av vägar betyder vår reservation att man skulle kunna bevilja samtliga under året inkomna ansökningar och att man skulle kunna bevilja 1 milj. kr. till redskapsanskaffning och särskilda kommunikationsändamål. Det är nu, herr Hugosson, inte möjligt att göra det med den anslagstilldelning som majoriteten står bakom.

Får jag sedan bara ställa en fråga till herr Hugosson, när han talar om utskottets beslut och gör uttalanden som inte överensstämmer med vad som är skrivet i utskottsbetänkandet. Det gäller då både den långsiktiga vägplaneringen och det ökade lekmannainflytandet som herr Hugosson nu ger en annan tolkning. Står herr Hugosson verkligen bakom utskottsmajoriteten i den här delen?

Herr LOTHIGIUS (m) kort genmäle:

Fru talman! Herr Hugosson började sitt anförande med att tala om den kraftiga satsning som sker på vägnätet i vårt land och om de av regeringen föreslagna 3 miljarder kronorna. Jag skulle vilja fråga: Kraftig satsning – i förhållande till vad? Det är väl frågeställningen. Satsningen skall naturligtvis ses i förhållande till behovet. Vad är det vi behöver för att tillgodose behovet och slippa den nedslitning av vägarna som nu håller på att ske? Det är detta som är väsentligt, och det är på den punkten herr Hugosson skall ge ett svar.

Herr Hugosson tog också upp den avgiftsbeläggning av broar och vägar

som vi har föreslagit. Jag trodde först att herr Hugosson, genom att frågan i viss mån är överförd till trafikpolitiska utredningen, skulle vara intresserad av att följa den linjen, för han sade att det finns ingen anledning i dag att införa vägavgifter – men kanske i morgon. Sedan sade emellertid herr Hugosson att han hoppades att vi alltfört skulle vara en ropandes röst i öknen, eftersom vårt förslag inte skulle leda till någon jämlighet. Ja, jämlighet trodde jag innebar att man behandlade, så gott man kunde, alla lika. Den som får en förmån – mindre slitage, mindre säkerhet, vinnande av tid – betalar till andra som inte har denna förmån, alltså till den som för fram sin bil eller vad det nu är på länsvägen eller på den enskilda vägen.

Det trodde jag som sagt var jämlighet, men vi har kanske missförstått varandra. Kan jag få en redovisning av vad herr Hugosson i detta sammanhang menar med jämlighet?

Herr HUGOSSON (s) kort genmäle:

Fru talman! Jo, herr Dahlgren, jag står givetvis bakom utskottets skrivning på alla de punkter där utskottet är enigt. Jag tog upp frågan om ett långtidsprogram för den framtida vägpolitiken därför att man eventuellt kunde tolka det så att det innebar att riksdagen skulle föreläggas en konkret investeringsram, av vilken framgick omfattningen av och tidpunkten för vägbyggnader på namngivna sträckor. Därför är jag mycket glad över att utskottets ordförande sade att så skall det naturligtvis inte tolkas. Det var bara detta klarläggande jag ville göra med mitt inlägg, och jag är som sagt glad över att utskottets ordförande där delar min uppfattning.

Även när det gäller lekmannainflytandet står vi bakom förslaget. Vad jag pekade på och ville understryka i mitt inlägg var att frågan om att eventuellt förstärka länsvägnämndernas ställning och låta ordföranden bli adjungerad ledamot i länsstyrelse vid behandling av vägfrågor är något som skall bedömas i samband med de förslag som länsberedningen har presenterat och som nu är ute på remiss. Jag menar att man inte skall rycka ut detta som en särskild fråga. Det var vi också ense om i utskottet. Jag står sålunda enig med utskottet på den punkten.

Vad sedan substansen angår så är 12,3 milj. kr. substans. Vad jag pekade på var att från 1972 till 1976 har anslaget till enskilda vägar ökat från 60 till 93 miljoner alltså med mer än 50 %. Jag frågar: Vilket annat statsanslag har ökat med mer än 50 % under en fyraårsperiod?

Slutligen kan också jag säga att visst finns det ett behov av ökade anslag till vägväsendet. Det har utskottet också enhälligt understrukit. Men jag menar att i de här frågorna måste man göra avvägningar och ta hänsyn till vilka resurser som finns. Och om det vore så bedrövligt som herr Dahlgren ville göra gällande i sitt inledningsanförande i dag, så är det förvånande att man från centerpartiet inte har krävt ökade anslag till byggande av vägar, utöver de 5,2 miljonerna till de enskilda

vägarna och att man där inte har föreslagit ökade resurser för att möjliggöra en satsning som förvisso är behövlig.

Herr SVEN GUSTAFSON i Göteborg (fp) kort genmäle:

Fru talman! När herr Hugosson första gången talade om det långsiktiga vägprogrammet fick man ett intryck av att han egentligen menade riktlinjer för den fortsatta vägplaneringen. Nu har han emellertid på herr Dahlgrens fråga sagt klart ifrån att han står fast vid vad som står i utskottsbetänkandet. Det innebär att vi givetvis inte kan begära att få detaljerade byggprojekt angivna, men enligt de principer som låg till grund för Vägplan 70 är det meningen att vi skall få ett långsiktigt vägprogram där man kan se utvecklingen av anslagsbeloppen som de planeras under de kommande åren, och det är ju det som är så väsentligt.

Sedan sade herr Hugosson att anslaget till de enskilda vägarna har ökat, och han är väl kanske då litet på reträtt från sitt tidigare yttrande om att det inte var så mycket substans i vår reservation. Men det är så att vägverket har tre verksamhetsalternativ och vad vi nu försöker uppnå genom vår reservation är att det lägsta verksamhetsalternativet kan genomföras. Dessutom uppnår vi en annan sak. Herr Hugosson har för att kunna ge utrymme för en nödvändig förbättring av enskilda vägar varit tvungen att tumma på det extra anslag på 200 miljoner som skall gå till de allmänna vägarna. Om riksdagen nu beslutar bifalla reservationen om ökning av anslaget till de enskilda vägarna, så slipper vi att inkräkta på det andra anslaget, som sannoligen är tillräckligt in-tecknat redan förut, alldeles frånsett kommunikationsministerns speciella löfte.

Jag tycker alltså det finns stor anledning att följa folkpartiets, centerpartiets och vägverkets uppfattning i denna fråga.

Herr DAHLGREN (c) kort genmäle:

Fru talman! Herr Hugosson är förvånad över att centern inte begärde ännu mer pengar till vägväsendet. Jag tycker att vi tillsammans med utskottskamraterna gjort en mycket god insats som i realiteten förhöjt vägverkets anslag med 200 milj. kr. Det är nämligen vad utskottets skrivning innebär. Vägverket skall nu få planera för dessa pengar och även disponera dem.

Till den enskilda väghållningen har vi i reservationen krävt ett anslag på 12,2 milj. kr. I förhållande till anslagets helhet är det en betydande höjning centerpartiet därigenom föreslagit. Eftersom herr Hugosson tycker att det är en liten höjning hoppas jag att han kan rösta för reservationen – i den föreslås nämligen ett anslag som uppgår till det lägsta belopp som det verk, i vars styrelse vi bägge är med, har begärt.

Herr HUGOSSON (s) kort genmäle:

Fru talman! Nej, herr Gustafson i Göteborg, jag är på intet sätt på reträtt. Det är utomordentligt värdefullt att vi i utskottet är överens om

hur förslaget om en framtida plan för vägpolitiken skall tolkas. Vi menar att det verkligen är viktigt att riksdagen får ta ställning till riktlinjerna för den framtida vägpolitiken. Det har därför inte varit svårt för de socialdemokratiska ledamöterna i utskottet att ställa sig bakom utskottets skrivning på denna punkt.

Vi har att ta ställning till väganlag på 3 014 milj. kr. Substansen i mittenpartiernas förslag är en ökning på något över 12 milj. kr. Sätt 12 miljoner i relation till något över 3 miljarder! Med hänsyn till den domedagsbeskrivning av hur bedrägligt dåligt det är ställt på detta område som vi fick oss till livs före middagspausen tycker jag inte att det är mycket substans.

200-miljoner kronorsanslaget, herr Dahlgren, står ett enhälligt utskott bakom. Även socialdemokraterna anser att 200 miljoner omedelbart skall ställas till vägverkets förfogande, därför att det finns behov av ökade resurser på vägpolitikens område.

Vad jag menade när jag talade om substansen i mittenpartiernas förslag var att om det vore så dåligt ställt på byggsidan som mittenpartierna tidigare gjort gällande, skulle de naturligtvis ha krävt ytterligare resurser och även anvisat hur man skall få fram dessa resurser. Men det har de inte gjort. Därför menar jag att det är föga substans i deras argumentation på denna punkt.

Tyvärr hinner jag inte bemöta vad herr Lothigius sade om avgiftsfinansieringen. Men herr Lothigius som är ledamot av trafikpolitiska utredningen får väl se om han kan få någon respons i utredningen för en avgiftsfinansiering. Jag tror inte att han kommer att få det. Jag hoppas att vi skall slippa det systemet här i landet, att det avgörande för om man skall kunna nyttja en bra väg är om man har råd eller inte.

Fru tredje vice talmannen anmälde att herr Dahlgren anhållit att till protokollet få antecknat att han inte ägde rätt till ytterligare replik.

Herr HÅKANSSON i Rönneberga (c):

Fru talman! Jag vill allra först när det gäller herr Hugossons senaste inlägg påpeka att de 200 milj. kr. som han omnämnde har tillkommit med anledning av motioner från vårt håll.

Sedan vill jag övergå till ett annat ärende.

Under rubriken Trafiksäkerhet i trafikutskottets betänkande nr 1 framhålls i motionen 1975:1459 nödvändigheten av en höjning av anslaget Bidrag till trafiksäkerhetsfrämjande åtgärder vid järnvägs korsningar. Frågan har genom måndagens tågkatastrof utanför Mjölby fått särskild aktualitet, vilket också har sagts tidigare här i debatten.

Trafiksäkerhetsverket har under flera år påtalat de otillräckliga anslagen för detta ändamål. Förevarande anslag har varit oförändrat – 6,5 milj. kr. – från budgetåret 1966/67 t. o. m. budgetåret 1973/74. Under denna tid har kostnaderna för utförande av ifrågakvarande säkerhetsanordningar ökat med 55 %.

Torsdagen den  
3 april 1975

*Anslag till vägväsen-  
det, m. m.*

För innevarande år är anslaget 7 milj. kr., och även för nästa budgetår ökas anslaget med en halv miljon till 7,5 milj. kr., vilket framgår av utskottets betänkande. Men kostnadsfördyringarna har för vardera året varit ca 10 %. De två senaste årens anslagshöjningar på tillsammans 1 milj. kr. är därför otillräckliga, och eftersläpningen har fortsatt att öka.

Trafiksäkerhetsverket har till godkända bidragsberättigade kostnader under en tid av fem och ett halvt år fram t. o. m. den 31 december 1974 utbetalat ca 37 milj. kr. Verket framhåller att det år 1973 fanns sammanlagt 26 181 plankorsningar mellan järnväg och väg, varav 18 054 helt saknade säkerhetsanordningar. Detta medför vid allt fler korsningar behov av säkerhetsanordningar eller förbättring av befintliga.

Även om antalet olyckor vid plankorsningar enligt statistiken inte är så stort är oftast följderna av varje inträffad olycka mycket allvarliga. Under en tioårsperiod har vid olyckor på järnväg/väg ca 350 personer dödats och lika många har skadats svårt.

Det har från något håll framhållits att behövligen säkerhetsförbättringar blir för dyrbara. En summa på 50 milj. kr. har nämnts, men mot detta skall då bedömas de olyckor som genom sådana åtgärder skulle kunna förebyggas.

Den ekonomiska kostnaden för bara den senaste stora olyckan skulle enligt pressens uppgifter omfatta ca 30 milj. kr. Därtill kommer allt lidande och de familjetragedier som följer. Ändå har genom snabba hjälpinsatser skadorna kraftigt begränsats.

Vid Mjölbyolyckan har uppenbarats en mycket viktig faktor, nämligen den sårbarhet som järnvägståg med hög hastighet har. Detta är ett viktigt konstaterande i samband med nu pågående planering av tågtrafik med höga hastigheter. Man räknar med betydligt högre hastigheter än man kommer upp i f. n. Det är nödvändigt att säkerhetsfrågorna får en tillfredsställande lösning innan dessa planer förverkligas.

Det är vidare av betydelse att säkerhetsanläggningarna blir sådana att de observeras av trafikanterna. Det framkommer ofta att ljussignal genom bländning inte upptäckts, vilket troligen också var anledningen till Mjölbyolyckan.

Trafikutskottet har i anledning av motionen uttalat den stora betydelse från säkerhetssynpunkt som ifrågakommande anläggningar har. Utskottet föreslår nu inte någon höjning av anslaget men understryker vikten av att förnyad höjning framöver sker.

Fru talman! Jag vill här ytterligare understryka nödvändigheten av att så sker snarast möjligt och senast i samband med nästa års budgetarbete.

Herr HUGOSSON (s) kort genmäle:

Fru talman! Med anledning av vad herr Håkansson i Rönneberga inledningsvis sade i sitt anförande vill jag undanröja ett eventuellt missförstånd. Herr Håkansson sade att det särskilda anslaget på 200 milj. kr. har tillkommit efter motioner från centerpartiet. Det är faktiskt så

att det här anslaget finns upptaget i budgetpropositionen. Vad frågan gällde var huruvida det skulle få tas i anspråk omedelbart eller senare under året. Ett enhälligt trafikutskott ansåg att vi redan nu bör ställa detta anslag till vägverkets förfogande. Det är således inte på det sättet att anslaget har tillkommit efter en motion från centerpartiet.

Herr HÅKANSSON i Rönneberga (c) kort genmäle:

Fru talman! Vi har understrukt betydelsen av att anslaget får utnyttjas redan nu, och anvisningen om hur dessa 200 milj. kr. skulle användas tillkom på grundval av motioner från de borgerliga partierna mot socialdemokraternas vilja.

Herr HUGOSSON (s) kort genmäle:

Fru talman! Vad som har skett mot socialdemokraternas vilja begriper jag inte, eftersom ett enhälligt utskott står bakom förslaget.

Beträffande användningen av anslaget på 200 milj. kr. har på socialdemokraternas initiativ i utskottet även skrivits in att detta anslag jämväl kan användas när det gäller enskilda vägar – den fråga som vi tidigare har diskuterat här.

Herr LINDAHL i Hamburgsund (fp):

Fru talman! Jag skall inte fortsätta den här intressanta diskussionen om anslaget till vägarna utan i stället tala litet om sjöfart och då kanske i första hand om kustsjöfart.

I höstas hade jag anledning att vara ute i Bohusläns skärgård – jag var på Kärिंगön och fick sedan åka med en av sjöräddningskryssarna en bit längs kusten. En av personerna ombord sade: "Kan du egentligen tänka dig någon bättre väg att transportera någonting på? Den ligger klar, vi behöver i stort sett inte göra någonting. Det är bara att köra." Och det stämmer. Runt om i vårt land finns det transportmöjligheter på av naturen gjorda vägar. Man kan frakta stora, tunga godsmängder utan att man behöver investera någonting i själva vägen så att säga. Var man behöver göra investeringar är i hamnbyggnader och i transportmedel, alltså fartyg.

I fråga om fartyg börjar situationen i Sverige bli dålig. Vår svenska kustsjöfart håller på att försvinna. De svenska kustskepparna börjar ge upp. Det finns säkerligen många anledningar till detta. Man kan dra fram sådant som byråkratiseringen – de skeppare som har egna båtar börjar helt enkelt tröttna, de orkar inte med arbetet att fylla i alla blanketter som behövs för att tillfredsställa olika statliga myndigheters nyfikenhet. Det är också svårt att få fram kapital. Men en av de viktigaste anledningarna när det gäller en så internationell näringsgren som sjöfarten är konkurrenssituationen i förhållande till främmande länders fartyg. Åtskilliga länder har numera fått rättighet att transportera gods även i svensk inrikestrafik.

För att något belysa utvecklingen inom den svenska kustsjöfarten kan

Nr 49

Torsdagen den  
3 april 1975

---

*Anslag till vägväsendet, m. m.*

jag nämna att det den 31 december 1973 fanns 178 fartyg i sådan trafik, medan den 31 december 1974 antalet fartyg var 150, alltså en minskning med 28 fartyg. Bruttotonnaget minskade under samma tid med drygt 9 000 ton, och dödvikten minskade med över 14 000 ton. Sedan några år tillbaka har antalet fartyg minskat. Det har blivit en specialisering och tillkommit nya typer av fartyg, varvid genomsnittstorleken har ökat. Därför har hittills tonnaget ökat. Men 1974 vände den utvecklingen, och efter vad jag har förstått har under första kvartalet 1975 denna trend fortsatt, möjligen i accelererat tempo.

En av orsakerna till att den svenska kustsjöfarten har svårt att göra sig gällande är bemanningsreglerna, som i stor utsträckning sammanhänger med de s. k. paragrafbestämmelserna, dvs. mättningsbestämmelserna för fartyg; på olika sätt mäter man fram att ett fartyg är så stort och skall ha så och så stor besättning. Vi har i Sverige en betydligt striktare tolkning av dessa bestämmelser än andra länder. Det gör att svenska fartyg hamnar i en mycket ogynnsam situation.

Chalmers transportsektion har gjort en utredning angående kustsjöfarten. Resultatet av denna utredning uttrycks litet försiktigt: "Mättningsparagraferna har tolkats något olika i olika länder, vilket bidragit till att vissa nationer fått en gynnsammare konkurrenssituation att bedriva kustsjöfart än andra." Det kan man säga är snudd på en underdrift.

Jag skall illustrera hur det kan se ut. På bildskärmen visar jag en genomskärning av ett modernt paragraffartyg. Det är ett holländskt varv som bygger dessa fartyg. Den detalj jag ber de ärade ledamöterna notera är de inskränningar som finns i garneringen i lastrummet. Vi ser att det är en inskränning på vardera sidan. Där finns det plats att lägga ett s. k. shelterdäck. I Holland bygger man alltså fartyg med denna inskränning. Efter vad jag hört har ett varv byggt 17 likadana fartyg. Man har gjort ett däck, och detta placeras in när fartyget skall mätas in, och sedan ligger det kvar på varvet. Den här inskränningen räknas alltså rent mättningsmässigt i en del länder på kontinenten som ett däck. Det gör att fartyget räknas som mindre än vad det egentligen är, om vi skall uttrycka oss enkelt. I Sverige kan vi inte göra så, utan här måste det vara en någon decimeter bred remsa som löper ut och går runt lastrummet.

I Tyskland har man ännu större möjligheter att utnyttja sådana här kryphål för att bringa ned mättningsstorleken på ett fartyg. Ett tyskt fartyg kan i vissa fall lasta ca 50 % mer än ett skandinaviskt fartyg, trots att fartygen formellt är mätta efter samma internationella överenskommelser. Vi har inte ens likhet inom Norden. Det finns exempel på att ett norskt fartyg som mäter 299 bruttoton lastar 1 100 ton, medan ett svenskt fartyg som mäter 499 bruttoton och alltså måste ha en väsentligt större besättning lastar 1 250 ton. Den fysiska skillnaden mellan fartygens storlek är alltså ytterst obetydlig.

Jag vill komma fram till att reglerna för mätning av ett fartygs storlek – och storleken bestämmer bemanningen – är grundade på olika tolkningar av hur man skall mäta. Jag har i en tidigare interpellationsdebatt

med kommunikationsministern påvisat att en sådan sak som om det finns hel eller halv mellanvägg mellan pentry och mäss i ett fartyg kan ha avgörande betydelse för hur stor besättningen skall vara och för vad som är tillåtet i olika länder.

Fartygen kan utvändigt vara helt lika. Men det fartyg som är lättare att hantera, har modernare utrustning och är det av kunderna mest eftertraktade måste på grund av mätningsreglernas utformning ha en större besättning än ett fartyg som inte är så attraktivt och rationellt. Jag konstaterar därför med glädje att utskottet har varit välvilligt inställt till motionen 850 och kravet på att dessa frågor ses över. Så sker antagligen redan i en utredning. Man måste komma fram till regler, där besättningens storlek blir mer beroende av fartygets fysiska storlek och utrustning än av mätningsreglernas utformning.

Fru talman! Jag skall också säga ett par ord om nödvändigheten av att sjömätningen verkligen ägnas uppmärksamhet. Vi måste få en portfölj med moderna svenska sjökort så att vi slipper dras med de gamla 1800-talssjökort som i alldeles för stor utsträckning finns kvar på många håll i landet. Dessa 1800-talssjökort är långt ifrån tillförlitliga. En mycket angelägen uppgift är att sätta fart på sjömätningen så att vi får aktuella uppgifter även på detta område.

Herr NILSSON i Agnäs (m):

Fru talman! Utskottsbetänkanden hör väl knappast till den litteratur som man läser för att njuta av språket eller för att lägga något på minnet. Men trafikutskottets betänkande nr 1 år 1975 finner jag rätt välskrivet och med ställen som är lämpliga för inläring. Dit hör några rader överst på s. 8, där det står:

”Det är vidare enligt utskottets uppfattning i hög grad angeläget att planeringen av nya vägar sker så att ianspråktagande av mark som behövs för livsmedelsproduktionen i största möjliga utsträckning undviks samt att naturvårdssynpunkter i övrigt beaktas.”

För den som i riksdagen under ett tiotal år har pläderat för förbud mot att hävdad mark bebyggs eller på annat sätt fördärvas, t. ex. genom vägbyggen, är dessa rader en skön läsning. Jordbruksutskottet har under några år sagt ungefär detsamma med anledning av motioner. Men man frågar sig: Efterlevs det som utskottet här skriver?

Få saker smärtar mig mer än den vandalisering som har skett i form av bebyggelse på tusenåriga åkerbruksjordar i vissa trakter av vårt land. Vid bilresor stöter man då och då på vägar, som lagts så att man kan säga att vägbyggaren egentligen har begått en förbrytelse mot mänskligheten genom att spoliera så dyrbar och värdefull odlingsmark. Jag kan helt kort nämna Uppsalaslätten och vissa delar av Skåne. Tyvärr sker ännu vägbyggen av detta slag.

Därför anbefalles denna passus i utskottsbetänkandet till begrunden och efterrättelse för vägverket och för övriga vägbyggare och samhällsplanerare. Jag önskar också att resenärerna hade ögonen öppna och lade

*Anslag till vägväsendet, m. m.*

Torsdagen den  
3 april 1975

*Anslag till vägväsen-  
det, m. m.*

märke till vad som sker. Vi måste få en opinion mot att fördärvandet fortsätter.

Fru talman! Jag vet inte hur många gånger jag har försökt påvisa de negativa verkningar som vägsaltet enligt min mening för med sig. I likhet med ett par motionärer från andra partier har några av moderata samlingspartiets ledamöter också i år skrivit en motion – vår har nr 1482 – där vi begär att förbud skall införas mot spridning av vägsalt. Utskottet avvisar motionskraven på s. 22 i betänkandet, och jag måste säga att jag är mycket fundersam inför det som skrivs där. Utskottet har fått sina uppgifter ur en publikation från vederbörligt håll och skriver följande: "Fördelarna med metoden anges häri vara att det visat sig möjligt att i stor utsträckning genom saltning hålla vägar isfria med ökad trafiksäkerhet som följd."

Det är kanske sant att man har hållit vissa vägar isfria, men vad beträffar den ökade trafiksäkerheten ställer jag mig tveksam. Miljoner resenärer har en annan uppfattning. När vägbanans snö eller is smälter, blir det ofta kanter, valkar och annat som förorsakar svårigheter. Som vi har påpekat i motioner under flera år försämras sikten och belysningen, så påståendet att trafiksäkerheten ökar är vi mycket tveksamma inför. Det sägs visserligen också att olägenheter i form av moddig väg bana, nedsmutsning osv. inte kan undvikas.

Uppgiftslämnaren anser vidare att saltningen torde kunna accepteras från naturvårdssynpunkt. Jag läste nyligen en artikel, där det stod att man på sina håll i vårt land hade konstaterat en egendomlig förändring i grönskan hos barr och blad i närheten av vägar och funderat över det, och så hade man upptäckt att det troligen har att göra med vägsaltet. När det står "torde", är det något som verkligen kan sättas i fråga.

Längre ner i utskottsbetänkandet står det om rosten att den anses inte vara av den omfattning att den bör hindra en fortsatt användning av metoden med saltning.

Jag har tagit med mig litet litteratur på området. Naturvårdsverkets broschyr "Vägsaltet och miljön" är en märklig läsning. Där står bl. a.: "De grundvattensskador, som man f. n. känner till, har till största delen orsakats av olämplig lagring av salt." Sedan talas det om att man känner till ett fall där saltet transporterats flera kilometer i en grusås, men det var inte någon fara med det heller. Det framhålles att saltet normalt följer med smältvattnet till närmaste vattendrag, men eftersom tjälen hindrar saltet från att tränga ner så är det trots allt inte så farligt. Nå, men skador på vegetationen? Jo, det är sannolikt att vissa träd får besvär. På tal om skador på djuren sägs att omfattningen är ganska liten, osv.

Jag tycker att det är egendomliga slutledningar. Man vet om farorna, men man tyder allt i den riktning som man själv vill. för man har uppfattningen att saltet måste användas. Jag kan inte hindra naturvårdsverket att göra sina bedömningar, men vi är många som har en annan uppfattning.

Jag har här också en broschyr från vägverket om halkbekämpning,

och den tycker jag är en lustig läsning. Hade det gällt ett annat ämnesområde, skulle jag ha talat om pekoral. En rubrik lyder: "Vi saltar för din säkerhet". Sedan står det att ett vinterväglag är förrädiskt och falskt. Jag anser att den karakteristiken gäller också saltade vägar. Saltningen utgör inte någon garanti för att det inte uppstår halka. I broschyren finns vidare ett antal frågor och svar, som jag av tidsskäl inte skall gå närmare in på. Jag vill bara nämna påståendet att rosten inte alls kommer av saltet i den utsträckning som man trott.

Det mest kostliga är sista sidan med en bild av en vägmaskin som jag inte har sett i verkligheten men som kanske finns. Där förekommer också två rutor med text, och i den ena citeras vad statens naturvårdsverk har sagt i anledning av ett JO-ärende, nämligen att "förbud eller mera omfattande restriktioner mot saltspridning synes f. n. ej motiverade". Vad i all sin dar menar man? Var det värre förr, eller skall det bli värre senare? Varför skriver man "för närvarande"? Kanske gäller det att man sprider så liten mängd salt? Det kanske kommer fram på annat håll.

Trafiksäkerhetsverket säger: "De positiva effekterna av ett gott grepp mellan hjulen och vägbanan måste emellertid vara betydligt större" (än de negativa effekter som nedsmutsningen medför). Det är en subjektiv bedömning som jag menar motsägs av erfarenheten. Jag har nämligen valt att köra först en saltad väg och sedan en isig och krokigare väg på andra sidan en älv. Då fann jag att jag kör med mycket större lugn och säkerhet om jag tar den väg som inte är saltad. En sådan här blid vinter kan det ibland vara omöjligt att köra en saltad väg om man t. ex. har bråttom till flygplatsen. Man blir utan sikt på morgonen.

I tidningen Motor finns en uppgift att en tredjedel av bilrosten förorsakas av vägsaltning. Den uppgiften tror jag är byggd på bra undersökningar, och det bör nog vara angeläget för dem som hävdar motsatsen att göra ytterligare undersökningar.

Jag kan ju inte ändra på vad utskottet skriver, men jag måste säga att jag är mycket missbelåten. Bakom mig har jag då mängder av människor som får salt in i sina trappor och på kläder och skor och vet vad det kostar samhället.

Vad skall man då göra i stället? Man kunde lägga de pengar saltet kostar på vägvård av olika slag, t. ex. de fina maskiner som finns bakpå den här broschyren. Man kunde i god tid på hösten säga till människorna att komma ihåg att det blir sämre väglag. Vi som mest kör i Norrland på isiga vintervägar märker hur oerhört snabbt man ställer om sig för körning på is. Det tar bara ett par tre dagar. Och vi tycker det är mycket bättre för däck, sikten, trafiken och säkerheten att slippa saltet. Jag tror man har valt fel metod när man använder vägsalt.

Får jag vidare, fru talman, säga något om en annan motion som väckts av herr Fridolfsson och mig, nämligen motionen 1480. Där har vi begärt en speciell satsning på ett stycke av väg 363 vid Vindelälven. Utskottet svarar klokt och bra att fördelningen av investeringsmedel i de skilda landsdelarna och väggrupperna emellan sker på grundval av en noggrann

Torsdagen den  
3 april 1975

*Anslag till vägväsen-  
det, m. m.*

anglägenhetsgradering. Ja, det torde vara sant. I det aktuella fallet är vägen rent katastrofalt dålig. Man har vid denna älv väntat länge på att på olika sätt få kompensation för att det inte blivit någon utbyggnad av älven, och man har då tänkt på vägar.

Jag vill i det här sammanhanget hänvisa till vad utskottet skriver på annan plats, nederst på s. 7. Det är någonting som jag verkligen vill understryka. Det är mycket klokt skrivet. Utskottet vill "liksom tidigare framhålla att den integrerade väg- och trafikplanering som nu bör eftersträvas måste ske i nära kontakt med samhällsplaneringen i stort och i än högre grad än tidigare samordnas med en aktiv lokaliserings- och regionalpolitik. Arbetsmarknadspolitiska och allmänt näringspolitiska målsättningar måste härvid beaktas, varjämte hänsyn skall tas till trafiksäkerhetsmässiga och miljömässiga synpunkter."

Det är alldeles riktigt. Men kanske pengarna ändå inte anses räcka för just den här vägen. I så fall ställer jag mig frågande. En väglös bygd är en förlamad bygd, och den här bygden har verkligen lidit av att vägen är så dålig.

Jag har dock inget annat yrkande än utskottets.

Jag vill emellertid passa på tillfället att instämma med herr Lothigius i reservationen 2, som efterlyser metoder för att få mera pengar för sådana här vägbyggen. Jag vill också lägga dem på hjärtat som har ansvaret att beakta samhällskostnaderna som helhet när man bygger vägar.

Vi har i en motion även tagit upp frågan om vägområdesorganisationen, men jag hinner inte nu gå närmare in på den saken. Det har – som också herr Lövenborg berörde i en interpellation, jag vill minnas i början av februari – väckt stor oro ute i landet att man planerar att dra in vissa vägområden. Vi har i motionen pekat på att man i samband med sådana organisationsförändringar bör tänka på samhällsbudgeten i stort och inte göra sådant som både försämrar samhällsservicen och i det långa loppet betyder ökade samhällskostnader totalt sett.

Herr CARLSSON i Vikmanshyttan (c):

Fru talman! I detta trafikutskottets betänkande nr 1 har närmare 50-talet motioner behandlats och gått varierande öden till mötes. Jag har begärt ordet med anledning av motionen nr 1975:369, väckt av mig och herr Bertil Jonasson. I motionen hemställer vi att riksdagen hos regeringen begär att förteckningen i vägmärkeskungörelsen utökas med märke som anger var handelsbod på landsbygden och i mindre tätort finns.

Utskottet har i sitt yttrande i stort sett tillstyrkt bifall till motionen. Dock finns vissa reservationer. Utskottet anför att rikligt med skyltar ger sämre observans och kan inverka menligt på trafiksäkerheten i stort utmed vägarna. Vidare heter det: "Detta gäller framför allt en utökning av antalet skyltar och märken längs motorvägar och andra trafikleder med snabb och tät trafik. På övriga vägar och framför allt de egentliga landsbygdsvägarna, där olycksriskerna kan bedömas som mindre, synes

en något generösare bedömning kunna göras. Utskottet anser därför att det i dessa fall bör ankomma på vederbörande myndigheter – främst då vägverket – att i varje särskilt fall och med beaktande av det anförda pröva framställningar om vägväisning eller information av annat slag om lanthandels belägenhet.”

I hemställan under punkten 2, mom. 22, yrkar utskottet

”att riksdagen i anledning av motionerna 1975:369 och 1975:1433 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört rörande lant-handelsskyltar”.

Med hänsyn till utskottets något snäva motivering för sitt tillstyrkande av motionerna synes det mig angeläget att göra några kommentarer.

Till att börja med gäller frågan att få en skylt som ger anvisning om var en lanthandel finns i glesbygd, alltså på den rena landsbygden och i dess små tätorter. I dag finns anvisningar om rastplatser, om bensinstationer, om motell och om stormarknader. Vad vi begär är att en skylt om lanthandel också skall finnas och bör användas. Riksdagen har genom sitt beslut om stöd till kommersiell service i glesbygd, på förslag av glesbygdsutredningen, slagit fast att lanthandeln behövs och att den har en funktion att fylla. Är vi ense på den punkten – och det visar riksdagsbeslutet att vi är – bör vi också ge lanthandeln möjlighet att fylla sin funktion som en väsentlig del av glesbygdsservicen.

Det råder väl heller inget tvivel om att det är ett viktigt konsumentintresse att lanthandeln – den lilla butiken – finns att tillgå och kan fungera. Butiken är livsviktig för en bygds bofasta befolkning. När en affär lagts ned har en del av en bygds liv gått förlorad. En affär i glesbygd har också sin stora betydelse för tillfälliga besökare i byden: turister, semesterfirare, genomfartstrafikanter osv. Det har omvittnats från många håll att den ökade omsättningen för en butik under några sommarmånader ger den underlag för att leva kvar och fungera året runt.

Vägomläggningar och andra omdispositioner har gjort att många affärer i glesbygd har kommit vid sidan av allfarvägen. Jag har flera exempel på detta från mina egna bygder, från mitt hemlän, som inte utgör något undantag. Jag har upprepade gånger kunnat konstatera att förhållandena är likartade landet över.

Får jag sedan säga, att vad jag upplevt som besvärande på många platser är att man inte kan hitta någon anvisning om var bygdens affär finns. Det innebär att många butiker går miste om kunder som söker en affär för större eller mindre inköp där.

Utskottet säger i betänkandet att en alltför riklig förekomst av skyltar kan utgöra en trafikfara. Till detta skall endast tillfogas att i glesbygd en brist på skyltar med erforderliga upplysningar om var en butik finns också är en trafikfara. Uppmärksamheten inriktas på att finna en affär – till förfång för trafiksäkerheten. Jag har upplevt detta och sett exempel på att det kan utgöra en stor trafikfara – snabba inbromsningar när man får syn på en affär är ett sådant exempel.

Det finns verkligen anledning för trafiksäkerhetsverket och även för

Torsdagen den  
3 april 1975

*Anslag till vägväsen-  
det, m. m.*

vägverket att begrunda detta. I remissyttranden vid framställningar om att få sätta upp hänvisningsskyltar har ju båda instanserna avstyrkt krav på hänvisningsskylt till lanthandel, till bygdens butik. När man läser deras yttranden blir man närmast beklämd. Skrivningarna tyder på bristande kännedom om att det finns affärer i glesbygd. Är det avsaknaden av hänvisningsskyltar som är orsak till denna okunnighet hos de båda centrala ämbetsverken? Eller vad är orsaken?

Staten har, som jag sagt, gått in med stöd till kommersiell service i glesbygd, enär affärer i glesbygd är ett mycket väsentligt konsumentintresse. En möjlighet till anvisningsskyltar till handelsboden i glesbygden och i landsbygdens småorter ger inget underlag för att tala om en skyltflora i dessa bygder.

Konsumentverket – som inte blev tillfrågat i det ärende jag tidigare relaterat – har också uttalat sig för att detta med anvisningsskyltar till avsides belägna butiker är en väsentlig konsumentfråga.

I skrivelse av den 23 januari 1975 till kommunikationsdepartementet har konsumentverket anfört en rad väsentliga synpunkter angående upplysningsmärken för lanthandel. Även om skrivelsen innebär vissa upprepningar av vad som anförts här är det av värde att den delgives kammararens ledamöter. Av den anledningen ber jag att ur skrivelsen få citera följande:

”För konsumentverket har blivit känt att Sveriges Livsmedelshandlareförbunds lanthandelsråd inkommit med en skrivelse till kommunikationsdepartementet om upplysningsmärke för lanthandel. Enligt uppgift har skrivelsen remitterats till ett flertal olika instanser, dock inte till konsumentverket.

Frågan om upplysningsmärke för lanthandel inrymmer från konsumentens synpunkt betydelsefulla aspekter. I egenskap av central myndighet för konsumentfrågorna vill verket framlägga några principiella synpunkter på frågan om upplysningsmärke för lanthandel.

För att tillförsäkra befolkningen i glesbygd en tillfredsställande kommersiell service utgår från konsumentverket sedan den 1 juli 1973 bl. a. investeringsstöd till näringsidkare som bedriver försäljning av dagligvaror inom det s. k. inre stödområdet. Om särskilda skäl föreligger kan stöd även utgå i övriga delar av landet. För att biträda konsumentverket i dessa frågor har inrättats en rådgivande nämnd, glesbygdsnämnden, med representanter för enskild och kooperativ handel samt specialister på distributions- och glesbygdsfrågor.

Erfarenheterna av stödverksamheten har visat att dagligvaruhandel i glesbygd brottas med stora problem, som medfört och framgent kan leda till nedläggningar av lanthandelsbutiker. Denna utveckling innebär risk för en väsentlig försämring av glesbygdsbefolkningens tillgång till kommersiell service. Statsmakterna har också bl. a. genom stödet till kommersiell service i glesbygden visat att man är angelägen om att komma till rätta med problemen.

Turismen har visat sig ha stor betydelse för lanthandelsbutikernas möj-

ligheter att fortleva. Eftersom butikerna i många fall inte är lokaliserade i direkt anslutning till av turister ofta frekventerade vägar skulle vägs skyltar med information om förekomsten av och avståndet till sådana butiker kunna bidra till ökat kundunderlag för butikerna och därigenom förbättra deras ofta hårt ansträngda ekonomiska situation. En sådan åtgärd skulle samtidigt medföra en förbättring av servicen till turisterna.

Frågan gäller nämligen inte bara butikernas fortbestånd. Det är också ett väsentligt konsumentintresse att de allt färre lanthandelsbutikerna görs lätt åtkomliga för de konsumenter som inte är orienterade på orten.

Det kan naturligtvis hävdas att en ökning av den nuvarande skyltfloran inte är att rekommendera. Ifrågavarande upplysningsmärke skulle emellertid främst komma till användning i landets glesbygder där skyltfloran är betydligt mindre i jämförelse med den i tätorter. Det torde vidare vara minst lika motiverat med ett upplysningsmärke för lanthandeln som exempelvis skyltar för stormarknader och andra till tätorter lokaliserade servicefunktioner.

Av anförda skäl anser konsumentverket att ett upplysningsmärke för lanthandeln bör införas.”

Det skall endast tilläggas att det är stor bredd på den församling i konsumentverket som står bakom den här skrivelsen. Den har alltså ett ordentligt underlag på sin sida.

Fru talman! Med hänvisning till det anförda och till den stora betydelse denna fråga har för berörda bygder, för konsumentintressen av alla kategorier och för butiksägare hoppas jag att frågan om anvisningsskyltar till butik i glesbygder och mindre tätorter snarast möjligt blir verklighet. Utöver att anvisningsskyltarna är en angelägen och viktig fråga är det verkligen brådskande att den snarast bringas till sin lösning. Jag utgår från att detta också är utskottets vilja och ambition, och jag yrkar därför bifall till utskottets förslag i punkten 2 mom. 22.

Herr HUGOSSON (s) kort genmäle:

Fru talman! Man blir ganska förvånad när man lyssnar på herr Carlsson i Vikmanshyttan. Man skulle kunna tro att han samtidigt som han skrev motionen skrev ett anförande som han skulle hålla i kammaren, för han räknade med att hans motion skulle avstyrkas. Nu är det i realiteten tvärtom.

Lanthandelns organisationer har gjort framställningar om att få sätta upp anvisningsskyltar och har fått avslag sedan trafiksäkerhetsverket och vägverket avstyrkt. Trots detta har ett enhälligt trafikutskott sagt att det visst kan finnas anledning att för trafikanternas information i glesbygden sätta upp sådana här skyltar. För att till yttermera visso understryka utskottets uppfattning i den här frågan gör utskottet en framställning till regeringen. Därför är det synnerligen förvånande att herr Carlsson i Vikmanshyttan håller ett anförande precis som om han och hans medmotionär inte hade fått någon som helst framgång i utskottet.

Torsdagen den  
3 april 1975

*Anslag till vägväsen-  
det, m. m.*

I realiteten är det så att herr Carlssons i Vikmanshyttan och herr Jonassons motion är tillstyrkt genom trafikutskottets betänkande.

Herr CARLSSON i Vikmanshyttan (c) kort genmäle:

Fru talman! Jag hade två skäl att hålla mitt anförande. Man har sagt med många reservationer i motiveringen från utskottet att man tillstyrker motionerna – det är två motioner det rör sig om. Men man har vidare sagt att man förutsätter att vägverket och trafiksäkerhetsverket skall göra de bedömningar som är erforderliga och ha generösare bedömningar av dessa frågor än man har annorstädes när det gäller nya skyltar.

Med hänsyn till den negativa inställning som dessa båda institutioner intagit tidigare ansåg jag det angeläget att stryka under hur viktig den här frågan är.

Jag skall, fru talman, be att få tacka herr Hugosson för det inlägg han här gjorde och som definitivt klargjorde att utskottet är positivt i den här frågan. Det var värdefullt och nödvändigt att vi fick det tillägget. Det bör vara en god vägledning för både trafiksäkerhetsverket och vägverket, när man skall ha denna – som utskottet skriver – generösa bedömning.

Jag vill gärna stryka under mitt tack till herr Hugosson ytterligare en gång. Och jag gör det genom att upprepa att jag yrkar bifall till utskottets hemställan på den här punkten.

Herr JOHANSSON i Vrångbäck (m):

Fru talman! Det stora antalet motioner i vägfrågor visar med all tydlighet vilket intresse man har för vägpolitiken. Detta intresse bottnar inte minst i det förhållandet att det tyvärr skedde en verklig eftersläpning på vägväsendets område under sista hälften av 1960-talet, trots den enorma utvecklingen inom trafikväsendet.

Vägverkets behovsinventering, som slutar på 15 miljarder kronor, talar här sitt tydliga språk. Är man realist vet man mycket väl att man inte kan få allt vad man vill ha, inte ens det man behöver. Men det redovisade behovet och det alltmer bekymmersamma läget gör att allt fler människor intresserar sig för vägfrågor. Det är då inte att undra på att krav ställs, som det gjorts i flera motioner, att vi måste få ett ökat lekmannainflytande i vägplaneringen. Det är då tillfredsställande att trafikutskottet säger:

”Utskottet är för sin del, i likhet med nämnda utredning och motionärerna, alltså av den uppfattningen att ett förstärkt lekmannainflytande över den regionala vägplaneringen bör övervägas. Vad beträffar länsvägsnämndernas ställning har denna inte närmare berörts av utredningen. Utskottet vill bl. a. därför förorda att frågan härom redan nu tas upp. Den av motionärerna anvisade utvägen – att låta länsvägsnämndens ordförande vid länsstyrelsens behandling av vägfrågor få ingå som adjungerad ledamot – kan vara en godtagbar lösning.”

Detta betyder ett tillstyrkande till min motion 847. Som det hitintills varit har det knappast varit någon koppling alls mellan länsstyrelsen och

länsvägnämnden. Det arrangemang som utskottet nu föreslår att riksdagen skall giva regeringen till känna måste medföra en förstärkning för såväl länsstyrelsen som länsvägnämnden och därmed en klar aktivering av länsvägnämndens arbete.

Enligt min mening bör länsvägsnämndernas inflytande ökas. Detta måste vara ett led i regionalpolitiken liksom i trafikpolitiken över huvud taget. Dessutom bör lekmannainflytande komma på ett mycket tidigt stadium i all vägplanering.

Vidare borde det vara ett regionalpolitiskt och trafikpolitiskt intresse att det fanns en större rörlighet och elasticitet mellan de olika väganlagen. Det är detta som man vill ha i motionerna nr 545 och 555. Vi tror att man skulle få ut en större effekt av de totala vägpengarna, om det tilläts en större rörlighet på detta område. Som exempel vill jag anföra att det nu är en strikt gräns mellan nybyggnad och underhåll. Vid mindre företag kan denna strikta uppdelning vara mycket hindrande för arbetenas fullbordande.

Herr OSKARSON (m):

Fru talman! Vattendroppen urholkar så småningom stenen, icke genom sin tyngd men genom att den faller ofta. Denna naturlag tycks inte gälla för riksdagens trafikutskott. Hur många gånger och med hur starka argument vi halländska riksdagsmän än har framfört önskemål och krav beträffande snabbare utbyggnad av E 6 har detta inte satt ens ett aldrig så litet märke på trafikutskottets välputsade yta.

Kanske tycker ni, ärade kammarledamöter och trafikutskottsledamöter, att vi är envisa och tjatiga. Ja, det är vi, men därtill är vi tvingade. Och det enda löfte jag kan ge på den punkten är att så länge jag lever – eller rättare sagt, så länge jag finns här i riksdagen – kommer jag att föra fram denna fråga om och om igen till dess bättring sker. Jag tror, utan att därtill ha fullmakt från mina kolleger från Halland, att de är beredda att instämma i detta. Frågan är nämligen så allvarlig att den icke kan lämnas åsido.

Tillståndet ur trafiksynpunkt på långa sträckor av E 6 är väl känt och ökänt bland alla dem som någon gång har använt sig av denna trafikled, men att få förståelse och gehör för dessa synpunkter i Sveriges riksdag tycks vara svårt, för att inte säga omöjligt. Som vanligt hänvisar trafikutskottet till att det är vägverket som prioriterar de olika vägobjekten. Ja, visst är det så, men nog borde trafikutskottet ha haft mod att uttrycka en mening i den här viktiga frågan, detta så mycket mer som vägverket självt har tagit mycket bestämd ställning i vad gäller angelägenheten av att bygga ut E 6. Men vägverket saknar medel för att genomföra vad det vill.

I föregående års petita skrev vägverket följande: Den reellt sjunkande byggnadsvolymen de senaste åren innebär att många objekt som redan borde ha förverkligats skjuts på framtiden. Stora samhällsekonomiska förluster görs därigenom årligen. E 6 genom Halland kan tjäna som ex-

empel på en sådan väg som med nuvarande knappa medelstildelning inte kan byggas om på många år.

Även herr kommunikationsministern – jag beklagar att vi inte har honom här – har vid besök i Halland och i samband med uppvaktningar av myndigheter och förtroendevalda från Halland uttryckt sin mening, och det på följande sätt: Utbyggnaden av E 6 till motorväg måste påskyndas så att den är färdigbyggd i början av 1980-talet. Vidare har han sagt: Man bör kunna satsa mera pengar på utbyggnaden av Europaväg 6.

Vid ett besök i Halland förra året sade kommunikationsministern: Jag är intresserad av att E 6 genom Halland prioriteras så långt det är möjligt. De nya utredningar man gjort och som bl. a. gäller arbetsmiljöfrågorna för dem som har E 6 som sin arbetsplats är mycket intressanta.

Men vad hjälper alla dessa vackra ord och löften när de inte åtföljs av handling? De tjänar ingenting till. Trafiksituationen på E 6 – det gäller främst mellan Varberg och Fjärås, där vägen är mycket dålig – är olidlig, och den blir inte ett dugg bättre av de här vackra orden. Olycksfallsstatistiken är skrämmande. Olyckorna grupperar sig på polisens olycks-karta över Halland mycket klart och tydligt kring de svåra passagerna – vägkrökar och vägkorsningar – på nämnda sträcka. År 1972 noterades på detta vägvagnsnitt 74 olyckor, år 1973 var antalet 84 och år 1974, alltså föregående år, var det uppe i 105. Det är alltså en ständig stegring som med all säkerhet kommer att fortsätta mot bakgrund av att trafikvolymen ökar. Nu är det tyvärr så att antalet olyckor inte stiger proportionellt mot trafikökningen utan i betydligt snabbare takt.

Jag tror att alla som känner till de förhållanden jag här har skildrat måste vara ense med mig om att detta vägbyggnadsprojekt torde vara mycket angeläget, för att inte säga det mest angelägna vi i dag över huvud taget kan uppvisa i vårt land. Är vi överens om detta, så torde vi också kunna bli överens om att problemet måste lösas – men frågan är hur. Det är ont om pengar, men ju mer ont om pengar man har, desto hårdare måste man också prioritera, och jag anser att utbyggnad av E 6 på den sträcka som jag tidigare har angivit måste få högsta prioritet.

I dagarna har vägverket presenterat den ekonomiska ramen för perioden 1976–1980. Av den framgår – enligt pressen, vill jag notera – att regeringen kraftigt har skurit ned anslagen för byggande av riks- och länsvägar under perioden. Enligt vägverkets plan torde detta medföra att färdigställandet av sträckan Frillesås–Åskloster, en av de allra sämsta bitarna, senareläggs. Detta kan i sin tur innebära ytterligare förseningar längre fram på de övriga sträckorna. Om det är så, torde det vara klart att trafikanterna på Europaväg 6 får vänta ytterligare 10–15 år innan de får en utbyggd motorväg mellan Göteborg och Varberg. Det kan inte godtas.

Fru talman! Låt mig sammanfatta:

1. Om vi – som jag tidigare har sagt – är överens om att E 6 är vårt största vägproblem f. n., så innebär det att E 6 måste prioriteras av vägverket, av regeringen och av riksdagen.

2. Pengar måste fram. Vi har i vår motion nr 855 angett ett sätt, då vi föreslår att under anslaget Särskilda byggnads- och förbättringsåtgärder avseende statliga vägar, som har upptagits till ett belopp av 200 milj. kr., anvisas medel för att man skall kunna dels starta delen Frillesås-Fjärås hösten 1975 i stället för våren 1976, dels färdigställa denna sträcka jämte delen Åskloster-Frilesås under hösten 1978. Nu har utskottet avstyrkt detta förslag. Men mot bakgrund av vad kommunikationsministern här under eftermiddagen sade, då han redogjorde för överläggningarna mellan honom och vägverket angående disposition av dessa 200 miljoner, vill jag, även om herr kommunikationsministern inte är närvarande, vädja till honom att han inte tappar bort E 6 i detta resonemang.

3. För den händelse man inte är beredd att prioritera på det sätt jag har angett och inte heller är beredd att använda medel ur det nämnda anslaget, som vi har begärt, har vi från moderata samlingspartiet i reservationen 2 till utskottets betänkande föreslagit att man skulle avgiftsfinansiera vissa starkt trafikerade motorvägssträckor för att därigenom kunna åstadkomma en fortsatt utbyggnad av motorvägarna. Därigenom kan man också, som herr Lothigius tidigare har redovisat, föra över pengar från byggnadsverksamhet till drift och underhåll av det övriga statliga vägnätet.

Man må tycka om avgiftsfinansiering eller inte – kan man lösa problemet på annat sätt så vill jag hålla med om att det är det mest tilltalande – men när situationen nu är sådan som den är så skulle jag vilja säga att nöden har ingen lag. Och i fråga om den vägbyggnad och det vägproblem som jag här har berört vill jag påstå att det är verklig nöd.

Låt mig, fru talman, slutligen konstatera att trafikutskottets herr ordförande också var bekymrad över den låga utbyggnadstakten på E 6. Jag sätter stort värde på detta uttalande från utskottets ordförande, och jag uttrycker även den förhoppningen att herr Sven Gustafson i Göteborg nu också verkligen med alla krafter arbetar för att vi skall få en bättre ordning till stånd.

Herr SVEN GUSTAFSON i Göteborg (fp) kort genmäle:

Fru talman! Jag vill gärna understryka vikten av att E 6 byggs ut, och det är ju mycket lätt att göra det från sakliga utgångspunkter, därför att vägverket så starkt framhållit vikten av detta. E 6 är Sveriges – som jag sade i mitt första anförande – mest trafikerade väg, och där inträffar trafikolyckor av en sådan omfattning att något måste göras. Vägverket har gjort en beräkning av vad det skulle betyda från trafiksäkerhets-synpunkt om E 6 byggdes ut, och där ges klara besked om att man skulle kunna spara människoliv genom detta.

När vi nu med rätta upprörs över de offer som krävdes vid järnvägso-lyckan kanske vi bör komma ihåg att lika många människor som dog i järnvägso-lyckan dör *varje vecka* på våra vägar. Därför finns det verkligen anledning att vidta åtgärder som nedbringa olyckstalet.

Torsdagen den  
3 april 1975

*Anslag till vägväsen-  
det, m. m.*

Jag vill också vitsorda att det råder stor besvikelse inte bara i Halland utan efter hela västkusten inför förseningarna i utbyggnaden. Jag kan där hänvisa till – utöver vad herr Oskarson sade – en intervju som Göteborgs-Posten hade den 26 mars med ordföranden och ombudsmannen i Transports avdelning 25 i Falkenberg. Ombudsmannen säger: "Vi har inget som helst förtroende längre för Bengt Norling." Och ordföranden säger: "Vi hade trott att Bengt Norling skulle hålla sina löften från förra året, nämligen att E 6 utbyggnad till motorväg skulle få högsta prioritet."

Jag nämner detta som ett exempel på de stämningar som finns utefter E 6 och som jag tycker bör öka angelägenheten av att här vidtas åtgärder. Och jag vill inte bara vädja till kommunikationsministern, utan jag vill klart säga ifrån att de löften som han har givit i Kopparbergs län icke får innebära att han tar tillbaka de löften som han tidigare har givit när det gäller utbyggnad av E 6.

Herr HUGOSSON (s) kort genmäle:

Fru talman! Jag skall gärna instämma i de synpunkter som herr Oskarson och utskottets värderade ordförande har framfört när det gäller behovet av en snabb upprustning av E 6. Detta är en resursfråga. Det är därför angeläget att vi får ökade resurser i framtiden för att öka vägbyggandet, och det har också trafikutskottet uttalat.

Men jag vill trots detta säga till herr Oskarson att det är ju ändå inte så att riksdagen skall fatta beslut i enskilda vägfrågor. Vi skulle då försätta oss i en alldeles ohållbar situation, och det är det som utskottet har sagt. På talarlistan står efter herr Oskarson ett par partivänner till honom, vilka också kommer att tala för olika vägstuppar ute i landet, där det säkerligen är mycket angeläget med en upprustning och en ombyggnad. Men vi har en viss ordning enligt väglagen i det här landet när det gäller att behandla vägfrågorna. Här är det alltså fråga om att ge samhället ökade resurser. Och då måste jag beklaga att moderata samlingspartiet inte har varit särskilt positivt när det gällt att öka resurserna för viktiga samhällsinvesteringar.

Herr OSKARSON (m) kort genmäle:

Fru talman! Jag framhöll mycket klart i mitt anförande, herr Hugosson, att jag är fullt införstådd med att det är vägverket som prioriterar. Vad jag framförde önskemål om var att trafikutskottet skulle uttrycka en mening om hur angeläget det är att få denna fråga löst. Men det innebär inte att riksdagen går ner och fördelar medlen. Det är vägverkets sak att göra.

Sedan är det alldeles riktigt att detta är en resursfråga. Men eftersom vi befinner oss i ett ekonomiskt ansträngt läge ville jag peka på att det ju ändå finns en utväg som vi från moderat håll har anvisat, nämligen avgiftsfinansieringen. Jag sade också att man kan tycka bra eller illa om den utvägen. Personligen är jag inte särskilt förtjust i den. Men om det är nödvändigt – ja, då får man finna sig i det och ta skeden i vacker hand.

De positiva uttalanden som trafikutskottets ordförande och herr Hugosson här har gjort tycker jag har varit mycket värdefulla för den fortsatta behandlingen av denna fråga.

Herr NORDGREN (m):

Fru talman! Vi har ett vidsträckt vägnät här i landet, och jag skall nu i min framställning flytta litet längre norrut än de trakter som tidigare har debatterats. Samtidigt vill jag gärna understryka att vi också i trafiksäkerhetsverket är mycket angelägna om att försöka begränsa de alltför många olyckor som inträffar på våra vägar i hela landet.

I föreliggande betänkande från trafikutskottet behandlas bl. a. min motion 1490. I den motionen begär jag att riksdagen hos regeringen anhåller att åtgärder vidtages vid Källenekurvan på E 4, en väg som också är starkt trafikerad, som bekant, detta i syfte att främja trafiksäkerheten där. I utskottet har man sagt att man för sin del är övertygad om att vägande skäl kan anföras till stöd för detta yrkande. Vidare framhåller utskottet att projektering, byggande och drift av allmänna vägar regleras i väglagen och vägkungörelsen, och utskottet säger att nu gällande flerårs- och fördelningsplaner avser perioden 1973–1977 samt att dessa planer skall revideras under innevarande år för perioden 1976–1980. Med hänvisning till detta, och då utskottet säger sig räkna med att frågan prövas – alltså den fråga som jag har rest i motionen – vid nämnda handläggning, är det självfallet ingen anledning för mig att nu yrka bifall till motionen, hur angeläget det än skulle vara från trafiksäkerhetssynpunkt att omedelbart få en justering vidtagen på denna vägsträcka.

Däremot vill jag gärna utnyttja detta tillfälle – trots att statsrådet Norling tyvärr inte har tillfälle att vara närvarande i kammaren nu; jag hoppas att han läser protokollet – att erinra kommunikationsministern om att Källenekurvan på E 4 vid Norrala, ett stycke norr om Söderhamn, är en stor trafikfara och dessutom ett direkt hot mot miljön. Ett flertal allvarliga trafikolyckor har varje år inträffat där, flera av dem med dödlig utgång. Långträdare lastade med olja har kört av vägen i kurvan. Oljan har runnit ner i den förbiflytande ån, till skada för vatten och miljö. På grund härav har stora saneringspådrag fått göras i samband med att olja runnit ut. Strax norr om kurvan finns en svacka i vägen som försämrar sikten. Där ligger dels bygdegården Altorp, dels kyrkan, dels ett tjugotal avfarter till olika bostadsområden, fritidsområden, osv. Ett flertal postlådor finns också inom det aktuella området, och lantbrevbärare och postabonnenter utsätts dagligen på grund av trafikintensiteten och de sikt-hinder jag talade om för stora risker vid avhämtrandet och avlämnandet av post.

Befolkningen liksom motororganisationerna hyser oro för trafiken och miljön i fortsättningen. Det är för den norrgående trafiken som kurvan utgör det största riskmomentet. Det verkar som om fordonen alltför snabbt och oberäknat kommer in i kurvan, vilken samtidigt utgör en utförsbacke. Av den anledningen klarar många inte vänstersvingen utan

Nr 49

Torsdagen den  
3 april 1975

*Anslag till vägväsendet, m. m.*

Torsdagen den  
3 april 1975

*Anslag till vägväsen-  
det, m. m.*

kommer på sidan om vägen med det resultat jag tidigare beskrivit. Helst borde kurvan helt tas bort genom att E 4 finge en annan sträckning mot norr. Det är enligt uppgift också meningen att så skall ske någon gång i framtiden, men när vet man inte.

Jag vädjar till statsrådet Norling när han så småningom läser detta att medverka till att undanröja denna trafikfara när nu flerårs- och fördelningsplanerna enligt utskottet skall revideras avseende 1976–1980. Jag är medveten om att en eventuell ombyggnad för att här åstadkomma en annan sträckning av E 4 – vilket naturligtvis är önskvärt – kan ta rätt lång tid. Det är emellertid möjligt att man skulle kunna minska olyckorna med något enklare medel, och jag hoppas att statsrådet genom departementets eller vägverkets försorg kommer att medverka till att i varje fall detta kommer att ske. Jag tror nämligen att man skulle kunna förhindra åtskilliga trafikolyckor på denna plats genom en ordentlig översyn av hastighetsbegränsningen och skyltarnas placering och genom ett ökat antal belysta markeringspilar. Jag har tidigare en gång tagit upp denna vägsträckning, och då lyckades vi verkligen få ett par belysta pilar placerade där. Något bättre blev det, men tyvärr var man för snål, och olyckor fortsätter att inträffa.

Fru talman! Jag bor rätt nära detta område, och jag vet att befolkningen verkligen hoppas slippa uppleva flera olyckor i denna kurva. Därför hoppas jag att kommunikationsministern kommer att medverka till att öka trafiksäkerheten där.

Herr TURESSON (m):

Fru talman! Eftersom jag är dalmas, eftersom jag väl känner till hur dålig den s. k. Västerdalsvägen, som är oerhört hårt trafikerad av det tilltagande antalet fjällturister, är och eftersom jag står som första namn på en fempartimotion vari det yrkas att man omgående skall göra en arbetsplan för hel nybyggnad av denna väg – den måste gå utanför en del av bebyggelsen och därför få en helt annan sträckning – kan jag inte underlåta att kommentera det meningsutbyte som tidigare i dag förekom mellan herrar Dahlgren, Gustafson i Göteborg och kommunikationsministern.

Kommunikationsministern sade att han ibland ville lägga en mänsklig aspekt på fördelningen av väganslagspengarna och att han gjorde det när han hade blivit föremål för uppvaktningar av landshövdingar, representanter för kommunstyrelser och andra potentater.

I det här fallet har det märkliga inträffat att den utomordentligt välgrundade motionen avlevererades under ordinarie motionstid i januari i år. Någon vecka senare meddelades det i dagspressen att en enskild ledamot av denna kammare hade skrivit ett brev till kommunikationsministern med ungefär samma yrkande, dvs. om pengar till denna väg-omläggning.

Nu är det ju inte kommunikationsministern som har avstyrkt motionen, utan det har trafikutskottet gjort – och det förstod jag också

att trafikutskottet skulle göra – men kommunikationsministern tog uppenbarligen stor hänsyn till det där brevet som han fick från sin partivän i länet och valde ett lämpligt tillfälle – det socialdemokratiska partidistriktets kongress för ungefär tre veckor sedan – för att tillkännage att han hade beslutat gå med på de 12 miljonerna. Detta är en mycket egendomlig beslutsordning. Den gör – och det är dit jag vill komma – att riksdagen väl allvarligt måste överväga att ändra formerna för det här 200-miljonerkronorsanslaget genom att inordna det i det vanliga vägbyggnadsanslaget och därmed omöjliggöra att det kan användas såsom nålpengar som ett statsråd begagnar för att hålla sina partivänner i olika delar av landet på gott humör.

Sedan tänkte jag, fru talman, säga några ord med anledning av punkten 6 i betänkandet som gäller järnvägs korsningar.

SJ har 25 536 vägövergångar i markplanet. Av dem är 4 191 försedda med skyddsanordningar i form av bommar av olika slag, ljud- och ljussignaler, ljudsignaler eller ljussignaler, under det att 21 345 korsningar är helt oskyddade. Det finns icke någon mänsklig möjlighet att ens tänka sig att dessa 21 345 vägövergångar skall kunna förses med skyddsanordningar inom överskådlig tid – det skulle dessutom medföra en orimlig kostnad – utan den enda möjligheten att öka säkerheten är att försöka nedbringa antalet sådana övergångar, och det kan man göra ganska radikalt.

När SJ för ett antal år sedan började förbereda sin försöksverksamhet med höghastighetståg valde man ut sträckan Hallsberg–Töreboda, där spåret lämpar sig bra för sådan försöksverksamhet. Det är en sträcka på 70 kilometer, och där fanns det då 90 korsningar i markplanet, varav 15 med skyddsanordningar. Man satte i gång och försökte rationalisera bort övergångar, och i dag har dessa 90 nedbringats till 30 – alltså en tredjedel – och samtliga är försedda med skyddsanordningar.

Detta visar att man kan rationalisera med en del åtgärder, delvis av fastighetsreglerande natur – man kan exempelvis byta bonden A:s äga, som ligger på fel sida om järnvägen åt ena hållet, mot bonden B:s äga, som ligger på fel sida om järnvägen åt andra hållet, och på det sättet onödiggöra två övergångar. På sträckan Hallsberg–Töreboda var det alltså en övergång på var 700:e meter. Eftersom bromssträckan för ett expresståg som framförs i 130 kilometers fart är 800 meter, förstår man att det är orimligt att tänka sig att det skall gå att snabbt stävna tåget.

Det går alltså att få ner antalet övergångar högst väsentligt. Om vi säger att vi skulle kunna minska de där 25 536 järnvägsövergångarna till en tredjedel, återstår det bara 8 500, och då börjar vi närma oss ett antal där det är ekonomiskt tänkbart att förses dem med skyddsanordningar. Om det kostar 50 000 kr. per övergång, blir det alltså en investeringskostnad av i runt tal 200 milj. kr. för att förses det så starkt nedbringade antalet korsningar i markplanet med skyddsanordningar. Vi kan väl vara överens om att det är en överkomlig summa. Den skulle däremot inte bli överkomlig om antalet övergångar inte nedbringades.

Torsdagen den  
3 april 1975

*Anslag till vägvä-  
sendet, m. m.*

Nu vet jag att det redan för ett halvår sedan utgick order till SJ:s samtliga banddistrikt att vidta åtgärder för att inventera alla dessa övergångar och komma med förslag rörande vilka som kan rationaliseras bort. Sedan skall förslag framläggas om hur återstoden skall kunna förses med skyddsanordningar. Där är alltså ett arbete på gång, och vi har väl anledning att vänta oss att man återkommer till riksdagen med begäran om de pengar som erfordras för denna höjning av säkerheten på SJ.

Avslutningsvis vill jag säga att säkerheten inom järnvägstrafiken här i landet är mycket hög. Det är naturligtvis tragiskt när det inträffar en olycka, men olycksfrekvensen är låg och säkerheten är ingenting att anmärka på. Men kan man öka den ytterligare skall man självfallet göra det, och detta är en väg.

Fru talman! Jag tillåter mig yrka bifall till den motion som jag inledningsvis nämnde, nämligen motionen 864.

Herr ANDERSSON i Gamleby (s):

Fru talman! I motionen 211 har tagits upp frågan om vägunderhåll i vissa speciella områden, nämligen de områden som i den fysiska riksplanen betecknas som riksintressanta bl. a. för det rörliga friluftslivet. Områdena är norra Kalmar läns och Östergötlands skärgårdskust, norra Bohusläns skärgårdskust och norra Ångermanlands brantkust. Syftet med motionen har varit att åstadkomma ett stopp för undantagandet av vägar från allmänt underhåll i de kommuner som är belägna i de nämnda områdena.

Kommunerna i dessa områden har i samverkan med länsstyrelserna med stor intensitet gått in för planeringen i enlighet med den fysiska riksplanens intentioner. I planeringen kommer kommunikationsfrågorna in som en viktig del. Det är givetvis med en viss irritation som kommunerna konstaterar att under pågående planering vägar undantas från allmänt underhåll. I riksintressets namn finns det särskild anledning att iaktta återhållsamhet när det gäller indragning i de nämnda områdena, i varje fall intill dess att planeringen visar vilka vägbehov som föreligger för att man skall kunna tillfredsställa riksplanens intentioner.

Som exempel på indragningar i en av de berörda kommunerna, Västerviks kommun, kan jag nämna att under senare tid har nio vägar undantagits från allmänt underhåll. Vägverket aktualiserade i slutet av 1974 indragning av underhållet för ytterligare fyra vägar och meddelade samtidigt att ytterligare förslag om indragning av vägunderhåll kommer att framföras. En del av de nämnda vägarna har en betydande längd och även avsevärd betydelse bl. a. för det rörliga friluftslivet i området.

Utskottet har i sin skrivning angivit att det kan synas motiverat att pröva återförandet av vägar med enskilt underhåll till allmänt underhåll. Den skrivningen är tillfredsställande, men för att jag skulle ha känt mig nöjd borde den bättre ha överensstämt med motionen 211.

Regeringen har nu i proposition nr 46 föreslagit samordning av samhällsinsatserna för rekreation och turism. I propositionen föreslås bl. a.

att de inledningsvis nämnda områdena skall markeras som primära rekreativsområden. I dessa områden skall, enligt propositionen, de sam-  
lade samhällsinsatserna mera ingående prövas och prioriteras. Jag för-  
utsätter att i dessa sammanhang även väg- och kommunikationsfrågorna  
kommer att beaktas. Jag tror att dessa överväganden kommer att få en  
inriktning som överensstämmer med de synpunkter som framförts i mo-  
tionen 211. och jag har därför inte anledning att framställa något särskilt  
yrkande.

Herr HENMARK (fp):

Fru talman! Det har legat något av en triumfatorisk glädje över de  
upprejade konstaterandena att det här föreligger ett enhälligt utskotts-  
betänkande. Det är naturligtvis bra att utskottet är enigt, under den för-  
utsättningen att de förslag som föreligger är bra. Det är väl fullt naturligt  
att de många motionärer som fått sina motioner avstyrkta inte känner  
samma triumfatoriska glädje. Men riksdagsmotionärer är ganska vana  
vid att inte vinna gehör för sina synpunkter. Det är värre för de människor  
i olika delar av landet som med spänning följer riksdagsarbetet, i syn-  
nerhet när det gäller en sak som är så väsentlig som vägarna i deras  
hemtrakter.

1971 uttalade kommunikationsministern i statsverkspropositionen och  
senare även trafikutskottet att det skulle bli något av nya signaler i fråga  
om väginvesteringarna. Kommunikationsministern sade bl. a. att det ut-  
vidgade utvecklingsarbetet skulle lämna utrymme för större hänsynsta-  
gande till regionalpolitik och samhällsekonomi vid planeringarna. Tra-  
fikutskottet skrev ungefär så här:

Den integrerade väg- och trafikplanering som nu bör eftersträvas måste  
vidare ske i nära kontakt med samhällsplaneringen i stort och i högre  
grad än hittills samordnas med en aktiv lokaliserings- och regionalpolitik.  
Arbetsmarknadspolitiska och allmänt näringspolitiska målsättningar  
måste härvid beaktas, varjämte hänsyn måste tas till trafikmässiga och  
miljömässiga synpunkter. De resurser som avsetts för vägändamål bör  
i enlighet härmed fördelas på ett sådant sätt att alla delar av landet får  
ett vägnät som tillsammans med andra åtgärder skapar bättre förutsätt-  
ningar för befolknings- och näringsutvecklingen.

När kommunikationsministern några månader senare var uppe i en  
riksdagsdebatt sade han:

”Det är fråga om en ny vägpolitik så till vida att vi visserligen anser,  
att det tunga vägnätet kräver all respekt och allt beaktande för att kunna  
ta hand om de tunga genomgående transporter, som måste ombesörjas  
i vårt land bl. a. för utvecklingen av vårt välstånd, men att detta inte  
får ställas i konflikt med den regionalpolitik som vi i dessa avseenden  
ju också är ense om. Denna regionalpolitik måste, om den över huvud  
taget skall vara värd namnet, bygga på kommunikationer och kommu-  
nikationsmöjligheter av en viss kvalitet,—,—.” Sedan talar han om att

Torsdagen den  
3 april 1975

*Anslag till vägväsen-  
det, m. m.*

man måste se till att även vägarna ute i periferin blir farbara och godtagbara.

När detta sades pågick förarbetet till en flerårsplan. I denna flerårsplan var fördelningen i vad gäller riksvägarna – och jag talar i fortsättningen bara om dem – mycket skev. När vägverket anger sin investeringsram, talar verket också om vilka vägarbeten som skall prioriteras. Vägverket hade i detta fall tagit upp så pass mycket att länsmyndigheten endast hade något över 1 milj. kr. att disponera för hela femårsperioden.

I dagens läge håller vägverket åter på med att göra upp en flerårsplan. Enligt föreslagna investeringsramar får Kristianstads län 132,5 milj. kr. Av detta belopp är 103,9 milj. kr. tagna i anspråk. Länsmyndigheten får alltså 28,6 milj. kr. att använda under perioden. Det ger inte stora möjligheter att skapa något slags regionalpolitik eller tillgodose de näringspolitiska kraven.

Jag har tillsammans med ett par riksdagsmän från länet tillhörande andra partier motionerat om och påpekat att detta är ett förhållande som inte är godtagbart.

Hur har då trafikutskottet behandlat denna fråga? Någon av de tidigare talarna hade drabbats av samma förbannelse som vår motion. I betänkandet redogör trafikutskottet för hur man gör upp flerårs- och fördelningsplaner och skriver därefter: "Under hänvisning till vad utskottet sålunda anfört samt då enligt utskottets uppfattning de av motionärerna aktualiserade frågorna bör prövas i den för handläggning av vägärenden stadgade ordningen avstyrks motionerna i fråga." Men det är just såsom en reaktion mot dessa flerårsplaner som vi har skrivit vår motion. Vi tycker att vägverkets prioritering inte är riktig.

Vad har då prioriterats? Jo, ett par europavägar som går genom länet – E 4 och E 6. E 6 var för en stund sedan på tapeten här i kammaren. Det är kanske nödvändigt att bygga ut dessa vägar och jag vill inte säga att de inte skall byggas ut. Men såsom länsstyrelsen har sagt är det inte riktigt att ett par sådana vägprojekt, som egentligen betyder ganska litet för länets regionalpolitik och näringspolitik, skall ta hela investeringen i anspråk. Då kan man råka in i besvärliga förhållanden.

Om jag inte har räknat fel, får Kristianstads län för investeringar i riksvägar under 10–15 år disponera ungefär 26–27 milj. kr., vilket inte kan vara rimligt.

Men var skall man då få ytterligare pengar till sådana här investeringar? Ja, jag vill bara erinra om vad kommunikationsministern sade i den förut omnämnda interpellationsdebatten: "Jag konstaterade att man för att kunna medge ett sådant utrymme i investeringsramarna kanske får räkna med att vissa trafikstarka och från andra synpunkter angelägna vägbyggnadsprojekt därmed kommer att få anstånd något eller några år i förhållande till vad som ursprungligen angivits i vägverkets och länsmyndigheternas planer. Jag kan gott upprepa detta eftersom vi naturligtvis skall se till att den nya vägpolitiken skall få ett genomslag i det praktiska livet." Så har kommunikationsministern sagt.

Jag kan själv inte göra några prioriteringar. Det är jag inte kapabel till, men jag vill understryka att kommunikationsministern var fullt inne på att man måste se till att regionalpolitiska och näringspolitiska hänsyn också tas då det gäller att investera i vägar. Det har nu inte skett i Kristianstads län, och jag vill gärna säga att det som initierat den motion som jag har skrivit och som mina kamrater skrivit på bl. a. är länsstyrelsens reaktion.

Länsstyrelsen skriver i det yttrande som infordrats över de förslag till långtidsplaner som sänts ut på remiss: "Länsstyrelsen anser att om de ramar, som tilldelats länet, kommer att ligga till grund för det framtida vägbyggandet i länet kommer detta att få allvarliga konsekvenser för framkomlighet och trafiksäkerhet. Länsstyrelsen vill särskilt framhålla att Kristianstad län är – efter Stockholms och Malmöhus län – det mest olycksdrabbade länet i riket när det gäller trafikolyckor. En snabb förbättring av befintligt vägnät för att förbättra trafiksäkerheten är därför en angelägenhet av högsta prioritet. Länsstyrelsen vill vidare framhålla att hälften av rambeloppet hänförs till de interregionala förbindelserna E 4 och E 6. Även om dessa vägar inte får undervärderas från länets synpunkt får de dock betraktas som huvudriksvägar, som inte i sin helhet borde belasta länets anslagsramar. Genom att ett så stort belopp tas i anspråk för dessa båda vägar blir det för det regionala vägnätet disponibla beloppet helt oacceptabelt." Detta är sålunda vad den regionala myndigheten har yttrat på dessa punkter.

Det talas här om att utskottet är enigt, och det är väl bra att man är överens i utskottet, men jag vill hävda att utskottets betänkande inte stämmer överens med vad befolkningen i Österlen anser. Där tycker vi nämligen att orsaken till att vår del av länet för en så svår kamp för att behålla sin befolkning och sin standard är för det första vägnätet och för det andra utbildningen. På intetdera av dessa områden har staten investerat de medel som erfordrats för att hålla standarden uppe. Inte heller för dem som bor i den mera industrialiserade delen av länet, där det går en pulsåder rakt igenom med stor fara för trafikolyckor, är det särskilt uppmanande att höra att trafikutskottet antingen har ställt sig likgiltigt eller inte kunnat gripa in i den byråkratism som råder. Man måste iaktta den vanliga ordningen: här gäller väglagen och vägkungörelsen, och det är vägverket och de lokala myndigheterna som får ordna detta. Riksdagen kan inte säga att den vill ha en annan ordning.

Jag har inget yrkande, eftersom det vore meningslöst att ställa ett sådant. Jag ville bara tala om att många är besvikna över att det inte blir ett annat, ett mera människovänligt och glesbygdsvänligt yttrande över vår motion.

Herr HUGOSSON (s):

Fru talman! I och med herr Henmarks inlägg är väl den sista vägstumpen avklarad i dagens debatt.

Detta inlägg var rätt intressant. För någon timme sedan hade vi en

Torsdagen den  
3 april 1975

*Anslag till vägväsen-  
det, m. m.*

debatt där man förordade ökade anslag till E 6. Herr Henmark vänder sig nu mot att det har varit alltför kraftiga satsningar på E 6. Detta visar på ett utomordentligt sätt att det är skönt att vi inte här i riksdagen skall fatta beslut om den ena eller andra vägen, utan har att följa väglagens bestämmelser.

Sedan vill jag till herr Henmark säga att om länsstyrelsen i Kristianstads län inte är nöjd med de prioriteringar som görs i flerårsplanerna, finns det möjlighet att överklaga. Mig veterligt har emellertid inte länsstyrelsen överklagat flerårsplanen för Kristianstads län.

Herr HENMARK (fp):

Fru talman! Såvitt jag vet sade jag inte att E 6 fått för mycket pengar. Jag citerade däremot länsstyrelsen, att om man behöver så mycket pengar för investeringar i denna väg är det inte riktigt att hela beloppet tas ur den ram länet har fått.

Jag tror inte vår länsstyrelse har den inställningen att man vill grunda sitt arbete på överklaganden.

Överläggningen var härmed slutad.

*Punkten 1*

Utskottets hemställan bifölles.

*Punkten 2*

M o m . 1 – 5 a

Utskottets hemställan bifölles.

M o m . 5 b o c h c

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

Den som vill att kammaren bifaller trafikutskottets hemställan i betänkandet nr 1 punkten 2 mom. 5 b och c röstar ja,  
den det ej vill röstar nej.

Vinner nej har kammaren bifallit reservationen nr 1 av herr Sven Gustafson i Göteborg m. fl.

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

Ja – 180

Nej – 101

Avstår – 1

M o m . 6 - 1 2 b

Utskottets hemställan bifölls.

M o m . 1 2 c

Propositioner gavs på bifall till dels utskottets hemställan, dels motionen nr 864 av herr Turesson m. fl., och förklarades den förra propositionen vara med övervägande ja besvarad.

M o m . 1 2 d - 1 5

Utskottets hemställan bifölls.

M o m . 1 6

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

Den som vill att kammaren bifaller trafikutskottets hemställan i betänkandet nr 1 punkten 2 mom. 16 röstar ja,

den det ej vill röstar nej.

Vinner nej har kammaren bifallit reservationen nr 2 av herrar Lothigius och Johansson i Vrångebäck.

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

Ja - 242

Nej - 40

M o m . 1 7 - 2 7

Utskottets hemställan bifölls.

*Punkterna 3-19*

Kammaren biföll vad utskottet i dessa punkter hemställt.

## § 2 Föredrogs

Trafikutskottets betänkande

Nr 5 med anledning av propositionen 1975:17 angående meddelande av lokala sjötrafikföreskrifter jämte motioner

Utskottets hemställan bifölls.

Nr 49

Torsdagen den  
3 april 1975

*Anslag till vägväsen-  
det, m. m.*

Torsdagen den  
3 april 1975

*Ersättning för drift  
av icke lönsamma  
järnvägslinjer  
m. m.*

Föredrogs trafikutskottets betänkande nr 9 med anledning av propositionen 1975:1 såvitt avser anslaget till Ersättning till statens järnvägar för drift av icke lönsamma järnvägslinjer m. m. jämte motioner.

I propositionen 1975:1 bilaga 8 (kommunikationsdepartementet) hade regeringen under punkten F 1 (s. 196–203) föreslagit riksdagen att till Ersättning till statens järnvägar för drift av icke lönsamma järnvägslinjer m. m. för budgetåret 1975/76 anvisa ett anslag av 545 000 000 kr.

I detta sammanhang hade behandlats motionerna  
1975:50 av herr Börjesson i Falköping (c),  
1975:214 av herr Jonsson i Mora m. fl. (fp),  
1975:273 av herr Hermansson m. fl. (vpk), vari föreslagits att riksdagen beslutade att under anslaget till Ersättning till statens järnvägar för drift av icke lönsamma järnvägslinjer m. m. anvisa ytterligare 66 800 000 kr.,  
1975:839 av herr Björk i Gävle m. fl. (c) samt  
1975:860 av herr Strindberg m. fl. (m).

Utskottet hemställde

1. att riksdagen med bifall till regeringens förslag samt med avslag på motionen 1975:273 till Ersättning till statens järnvägar för drift av icke lönsamma järnvägslinjer m. m. för budgetåret 1975/76 anvisade ett anslag av 545 000 000 kr.,
2. att riksdagen skulle avslå
  - a. motionen 1975:50,
  - b. motionen 1975:214, yrkandet 1,
3. att riksdagen skulle avslå motionen 1975:860,
4. att riksdagen skulle avslå motionen 1975:214, yrkandet 2,
5. att riksdagen skulle avslå motionen 1975:389.

Reservation hade avgivits beträffande underskottet på det ersättningsberättigade bannädet av herr Magnusson i Kristinehamn (vpk) som ansett att utskottet under 1 bort hemställa

att riksdagen med anledning av regeringens förslag och med bifall till motionen 1975:273 till Ersättning till statens järnvägar för drift av icke lönsamma järnvägslinjer m. m. för budgetåret 1975/76 anvisade ett anslag av 611 800 000 kr.

Herr MAGNUSSON i Kristinehamn (vpk):

Fru talman! Vi hade här i kammaren i höstas, närmare bestämt den 26 november, en stor interpellationsdebatt med anledning av kommunikationsministerns tidigare uttalande om behovet av att lägga ned en del trafiksvaga bandelar. Representanter från alla oppositionspartierna deltog, och vi var alla rörande samstämmiga om nödvändigheten av att

slå vakt om järnvägarna och så långt möjligt förhindra nedläggningar av bandelar, i varje fall under pågående utredningsarbete. För egen del hade jag vid det tillfället frågat om inte kommunikationsministern delade uppfattningen att en samhällsekonomisk syn bör läggas på problemet med upprätthållande av trafiksvaga bandelar och om det inte för bedömningen av anslaget till olönsam trafik är angeläget att avvakta resultatet av den trafikpolitiska utredningens arbete. Vi interpellanter var väl överens om att det är nödvändigt att vänta och se vad denna utredning kan komma fram till – om den kan ge oss underlaget för en mera helgjuten bedömning av vad järnvägarna samhällsekonomiskt betyder för vårt land. Utredningen har som en av sina arbetsuppgifter att försöka få fram kalkylmetoder med vilkas hjälp samhällsekonomiska beräkningar kan göras.

Det finns i detta sammanhang skäl att lägga märke till olika länsstyrelsernas uppfattning om trafiksvaga bandelars betydelse, vilken har framkommit i samband med deras arbete med den regionala trafikplaneringen. Man värderar i allmänhet bandelarna högt, och speciellt trycker man på att de här frågorna måste ses ur ett samhällsekonomiskt perspektiv. Också kommunerna tar ju i regel aktiv del i kampen för att behålla järnvägstrafik. Jag behöver bara hänvisa till hur kommunerna kring Fryksdalsbanan och inlandsbanan agerat – hur man har försökt bilda opinion för att påverka SJ och andra myndigheter men också hur man bidragit till att skapa goodwill för tågresandet genom åtgärder av olika slag. På Fryksdalsbanan har man t. ex. satt in tågvärdinnor på tågen.

Det är inget tvivel om att t. ex. Fryksdalsbanekommittén betytt ofantligt mycket för att persontrafiken på banan i dag tydligen inte är aktuell för nedläggning. Något liknande är nu på gång när det gäller inlandsbanan. Denna bana måste givetvis ses i ett stort sammanhang, och därför är det angeläget att beslutsunderlaget kan bli så fullödigt som möjligt när ställning skall tas till den framtida trafiken på banan.

I enlighet med de krav 1963 års trafikpolitik ställer på SJ skall verksamheten drivas företagsekonomiskt och företaget skall ersättas för bristunderskott på sådana s. k. olönsamma järnvägslinjer, vilka anses utgöra en belastning för SJ men där trafiken bör bibehållas tills vidare av samhällliga skäl. Ersättningens storlek skall grundas på en vart tredje år förnyad bandelsundersökning.

Metodikerna vid de här undersökningarna har ju debatterats en hel del. Jag vill som exempel hänvisa till riksdagens revisorers yttrande. I detta har metodikerna vid beräkningen av underskottet på trafiksvaga bandelar kritiserats. Riksdagens revisorer har också tvivlat på riktigheten av att använda en trafiksvag bandels driftunderskott som enda kriterium på att trafiken på denna bandel bör läggas ned. De har också sagt att uppdelningen av järnvägsnätet i ett lönsamt och ett olönsamt bannät kommit att bli alltmer konstlad.

Vi vill på vårt håll naturligtvis inte gå i god för att SJ:s beräkningsmetoder är riktiga. De kan säkert diskuteras. Men vad vi framför allt vänt oss emot är de trafikpolitiska riktlinjer som är gällande. Vi vänder

---

*Ersättning för drift  
av icke lönsamma  
järnvägslinjer m. m.*

oss alltså mot andan i 1963 års trafikpolitiska beslut och förväntar oss givetvis också att den trafikpolitiska utredningen skall leda fram till ett beslut, som på ett helt annat sätt ger utrymme för samhällsekonomiska värderingar. Men när det gäller järnvägstrafiken innebär ändå 1963 års beslut som på ett helt annat sätt ger utrymme för samhällsekonomiska samhället skall kunna ge bidrag till den trafik som behöver bibehållas av samhällseliga skäl. Och vi har förfäktat den åsikten att så länge 1963 års trafikpolitik gäller bör SJ också få den ersättning man begär för att upprätthålla driften på de trafiksvaga bandelarna. Därigenom möjliggörs att trafiken kan fortsätta.

Nu innebär departementschefens förslag en betydande höjning av anslaget till olönsam trafik – det skall villigt erkännas – men fortfarande fattas dock 67 miljoner innan SJ:s anslagsäskande när det gäller den s. k. olönsamma trafiken blivit tillgodosett. Departementschefen säger att han för sin del tagit hänsyn till taxehöjningen den 1 november 1974 och att man i propositionen använt en beräkningsmetodik som i vissa hänseenden avviker från SJ:s. Den beräkningsmetodiken har dock icke redovisats, vilket också gäller effekten av taxehöjningen den 1 november 1974.

Med detta, herr talman, yrkar jag bifall till reservationen vid betänkandet.

Frågan om den olönsamma trafiken vid SJ hör inte bara ihop med bandelars nedläggande. I de här dagarna har denna fråga fått en särskild aktualitet och jag skulle gärna vilja passa på att säga några ord om detta.

En rationaliseringsvåg sveper nu fram över SJ; enligt tidningsuppgifter skall ca 180 orter beröras av trafikförändringar som skall träda i kraft den 1 juni 1975. Bara inom Malmöhus, Kristianstads, Blekinge och Kronobergs län lägger SJ enligt samma uppgift om eller ned trafiken på sammanlagt 92 platser. Åtgärderna kan vara olika: nedläggning av stationer, nedläggning av styckegodstrafik, indragning av tåg m. m. Det här har helt naturligt vållat oro ute i kommunerna. Man anser att de aviserade åtgärderna sker helt vid sidan av den pågående regionala trafikplaneringen och också står i strid med denna. Kommunförbundet skall också ha påpekat i en skrivelse till kommunikationsdepartementet att de planerade förändringarna medför kostnadsöverbiltring på kommunerna.

Nu fastställde regeringen en ändring av föreskrifterna – gällande fr. o. m. den 1 januari i år – i fråga om handläggning av ärenden som berör nedläggning av icke lönsamma järnvägsstationer. Där sägs att om det vid SJ planeras nedläggning av station eller helt trafikslag vid sådan station skall berörd kommun underrättas snarast eller senast åtta månader före tidpunkten för nedläggningen. Frågan är om denna bestämmelse överallt har kunnat följas. Om kommunen motsätter sig nedläggningen kan den påkalla regeringens prövning av frågan genom framställning senast sju månader före den angivna tidpunkten för nedläggningen.

Vad som händer nu är att kommunerna i stort antal – bortemot ett 50-tal – har överklagat nedläggningsbesluten. Departementet är tydligen överhopat, och det finns skäl att fråga: Hinner departementet klara alla dessa ärenden före den 1 juni? Jag hade velat ställa den frågan till kommunikationsministern om han hade varit kvar här. Vad händer om man inte hinner? Kommer SJ ändå att genomföra sina planer?

Jag har, herr talman, velat peka på de här aktuella problemen bl. a. därför att vi i vår trafikpolitiska motion, liksom tidigare år, krävt att anslaget till bibehållande av olönsamma stationer bör ses över och höjas kraftigt. Egentligen hör denna fråga hemma inom det ämnesområde vi nu diskuterar. Vi får väl anledning att återkomma till detta i en senare debatt, men jag har ansett att vårt motionskrav i och med detta fått förnyad aktualitet.

Under detta anförande övertog herr talmannen ledningen av kammarens förhandlingar.

Herr BÖRJESSON i Falköping (c):

Herr talman! Bara några reflexioner i anledning av trafikutskottets behandling av motionen 50 där jag hemställer att kvinna som haft rätt att utnyttja SJ:s pensionärsbiljett på grund av åtnjutande av hustrutillägg skall få behålla denna förmån även om hon blir änka utan att vara folkpensionär. Den kvinna som före sin makes bortgång haft rätt att använda sig av denna förmån har svårt att förstå anledningen till att denna dras in i och med makens bortgång. I övervägande antal fall har hennes ekonomiska ställning snarare försämrats än förbättrats genom att hon blivit änka. Enligt min mening vore det från humanitär synpunkt och från rättvisesynpunkt motiverat att en kvinna som fått utnyttja pensionärsbiljett på grund av att hon åtnjuter hustrutillägg får göra detta även om maken skulle ha avlidit. Det kan inte från SJ:s synpunkt ha en avgörande ekonomisk betydelse om de änkor det här kan vara fråga om finge rätt att behålla sin pensionärsbiljett. Det kan bara vara fråga om ett relativt litet antal, och man kan inte anföra samhällsekonomiska betänkligheter i sammanhanget. Däremot kan det betyda en ekonomisk förlust för den änka som förlorar sin rätt till pensionärsbiljett.

Utskottet har, som jag tycker, på ett kallsinnigt sätt avfärdat mitt motionsyrkande med motivering av att det inte minst är svåra gränsdragningsproblem det här kan vara fråga om.

Jag skulle vara tacksam om utskottets talesman ville närmare motivera vad utskottet avser med "gränsdragningsproblem". Det är ju hela tiden bara fråga om de kvinnor som tidigare haft rätt att utnyttja SJ:s pensionärsbiljett – inga andra. Om dessa kvinnor finge behålla sin pensionärsbiljett skulle detta inte innebära, såvitt jag förstår, några gränsdragningsproblem.

Med det anförda, herr talman, har jag velat ge min mening till känna.

Torsdagen den  
3 april 1975

*Ersättning för drift  
av icke lönsamma  
järnvägslinjer m. m.*

Herr SVEN GUSTAFSON i Göteborg (fp):

Herr talman! Först några ord till herr Börjesson i Falköping. Han ville att jag skulle motivera utskottets ställningstagande när det gäller frågan om änkors möjlighet att få behålla sin rätt att resa för halv biljett på tågen. Det har jag gjort vid ett tidigare tillfälle här i riksdagen, och då tyckte jag mig förstå att herr Börjesson fann att det förelåg skäl också för utskottets ställningstagande.

Våra skäl är följande: Man har tyckt att om en hustru till en folkpensionär själv inte är folkpensionär men har hustrutillägg är det rimligt och skäligt att de två makarna skall kunna göra resor tillsammans. Därför får hon denna förmån att resa på halv biljett trots att hon inte är folkpensionär. Om sedan maken dör kommer hon inte i någon bättre situation än tidigare, det är sant. Men själva motivet att två makar skall kunna göra sällskap är borta. Då kommer gränsdragningsproblemen när det gäller andra kvinnor i 60-årsåldern, t. ex. hemmadöttrar som hela sitt liv ägnat sig åt att hjälpa gamla föräldrar och som är precis lika ensamma och kan ha det lika besvärligt och knappt men inte har denna möjlighet. Det finns alltså gränsdragningsproblem – sedan kan man bedöma dem olika.

Utskottet har vid tidigare tillfälle sagt att man bör undersöka möjligheterna att utvidga pensionärsresorna. Den uppfattningen står utskottet fast vid, men vi har i detta sammanhang velat peka på att frågan inte är så enkel som man vid första ögonkastet tycker att den är.

Sedan några ord till herr Magnusson i Kristinehamn. Jag måste säga att jag var utomordentligt förvånad över hans anförande. Man skulle kunna tro att herr Magnusson inte har varit närvarande i trafikutskottet, men det har han varit. Han har själv varit med och beslutat att alla frågor som gäller de allmänna trafikpolitiska riktlinjerna skall behandlas i ett särskilt betänkande, som f. n. är föremål för behandling i utskottet och som kommer upp här i riksdagen senare i vår. Det gäller motioner från vänsterpartiet kommunisterna, moderata samlingspartiet, centerpartiet och folkpartiet, men vi har sagt att det där tar vi i ett sammanhang – nu skall vi endast behandla själva frågan om anslag till olönsamma järnvägar. När herr Magnusson nu försöker dra upp en stor debatt, framhåller att han är motståndare till de trafikpolitiska riktlinjerna och börjar tala om Fryksdalsbanan, inlandsbanan osv., måste jag säga att detta inte hör hemma i den här debatten. Vi skall ta upp de frågorna senare. Herr Magnusson har själv varit med och beslutat att så skall ske.

Om vi håller oss till dagens ärende som gäller anslaget till SJ för olönsamma järnvägar kan jag påpeka att de sakkunniga som har granskat den metodik som använts att beräkna underskottet omtalar i sin senaste rapport att den nuvarande metodiken är olämplig av flera skäl, bl. a. därför att om trafiken ökar kommer själva metoden att innebära att man visar ett större underskott än det som verkligen förekommit.

Nu har trafiken ökat, och därför kan vi veta att det underskott som SJ uppger är för stort. Följaktligen finns det ingen anledning att ge precis

vad SJ har begärt.

Men herr Magnusson i Kristinehamn har det ännu besvärligare. När han säger att det fattas pengar och därför ville öka anslaget med 66 milj. kr. har han nämligen inte tagit hänsyn till att SJ har gjort en taxehöjning som ger en extrainkomst på 22 milj. kr. Om reservationen från vpk här skulle bifallas, skulle resenärerna alltså få betala 22 milj. kr. två gånger: dels på sina skattsedlar, dels genom höjningen av biljettpriserna. Det finns varken rim eller reson i ett sådant tänkesätt, och jag förutsätter att herr Magnusson inte kommer att driva denna fråga till votering.

Herr talman! Jag yrkar bifall till utskottets hemställan.

Herr BÖRJESSON i Falköping (c) kort genmäle:

Herr talman! Det är sant, herr Sven Gustafson i Göteborg, att det finns andra kvinnor som inte har haft den förmån vi talar om, men här är det hela tiden fråga om en förmån som vederbörande har haft men förlorar i och med att maken går bort. Det skall vi hålla i minnet när vi bedömer den här frågan och gör jämförelser med andra kvinnor.

Jag är övertygad om att den änka som tidigare haft en pensionärsbiljett och förlorat denna förmån har mycket svårt att förstå den argumentering som herr Gustafson här för. Hennes ekonomiska ställning har ju i de allra flesta fall blivit avsevärt försämrad efter makens bortgång.

Jag hoppas att den trafikpolitiska utredningen, som skall överse rabattförmånerna, skall vara mera positiv till den här frågan än vad utskottet har varit i sitt betänkande.

Herr MAGNUSSON i Kristinehamn (vpk) kort genmäle:

Herr talman! Om herr Sven Gustafson i Göteborg är förvånad över mig så är jag också förvånad över honom, som säger att jag i den här debatten inte skall få tala om att jag är motståndare till 1963 års trafikpolitiska beslut. Hur skall man kunna diskutera frågan om anslag till olönsam järnvägstrafik utan att blanda in 1963 års trafikpolitiska beslut? Det är ju saker som hör ihop.

Jag är medveten om – och det har jag också sagt – att den metodik som tillämpas f. n. kan diskuteras, och det är möjligt att den är oriktig; jag kan inte säga någonting om den förrän jag har papperen på bordet. Vad vi förfäktar är – jag har sagt det förut – att så länge som detta beslut gäller skall det också tillämpas, och det innebär att SJ skall ha det anslag till den olönsamma järnvägstrafiken som SJ kräver.

Att det nu har gjorts en taxehöjning som har förbättrat SJ:s ekonomiska läge är ju en sak för sig, men effekten av den har inte redovisats i budgetpropositionen. Frågan är ju om jag som riksdagsman skall leka detektiv för att få fram de siffror som inte finns. När jag skriver motioner utgår jag naturligtvis från det siffermaterial som finns i budgetpropositionen och framställer mina yrkanden med dem som utgångspunkt.

Herr STJERNSTRÖM (c):

Herr talman! Jag vill göra ett par korta reflexioner med utgångspunkt från reservationen av herr Magnusson i Kristinehamn. Han påpekar i denna reservation att de trafiksvaga bandelarna utgör betydande investeringar i vårt land. Ja, det kan man gärna understryka. Det är emellertid så att dessa investeringar inte underhålls på ett sådant sätt att trafiken håller den höga standard som vi har i övrigt inom SJ. Därmed har naturligtvis de delarna svårigheter att hävda sig i konkurrensen om resenärerna.

Det är därför som vi från centern och folkpartiet också funnit skäl att satsa på större anslag till SJ:s investeringar. Genom en höjning av trafikstandarden och en effektiviserad marknadsföring av det trafiksvaga bannätet tror vi att underlaget för dessa bandelar, t. ex. inlandsbanan, förbättras. Att satsa på upprustning av exempelvis inlandsbanan tror vi är den konstruktiva åtgärden i detta sammanhang. Men när vi föreslog det, och när förslaget behandlades här i riksdagen, fick vi inte herr Magnusson med oss. Han valde att tillsammans med socialdemokrater och moderater avslå förslaget om ökade investeringsmedel till SJ.

Vi grundar vår syn på att regionalpolitiska och socialpolitiska skäl samt trafiksäkerhetsskäl talar för järnvägstrafik. Men då måste också en upprustning av det trafiksvaga nätet komma till stånd. Och för att denna upprustning skall kunna komma till stånd måste man naturligtvis ställa upp när det gäller att satsa investeringsmedel till järnvägen.

Beträffande ersättningen till SJ för drift av de olönsamma järnvägarna kan jag helt ansluta mig till herr Sven Gustafsons i Göteborg anförande. Men jag vill i detta sammanhang påpeka för herr Magnusson och andra att i en motion, som kommer att behandlas framöver i trafikutskottet och av riksdagen, föreslår vi från vårt håll att riksdagen skall uttala att några försämringar av trafikförsörjningen inte får komma till stånd och att kostnader som eventuellt inte kan täckas inom ramen för bidraget till icke lönsam trafik skall bestridas genom nedsättande av kravet på företagsekonomisk förräntning inom verket. Vinsten kan således få minska, och jag hoppas att en minskning av vinsten skall kunna passa herr Magnusson även i det här sammanhanget.

Med dessa få reflexioner ber jag, herr talman, att få yrka bifall till utskottets hemställan.

Herr MAGNUSSON i Kristinehamn (vpk):

Herr talman! Herr Stjernström minns nog mycket väl att vid förra årets riksdag hade både han och jag motioner som gällde upprustning av inlandsbanan. Bägge dessa motioner behandlades positivt av utskottet och hänsköts till den trafikpolitiska utredningen och trafikplaneringsutredningen för vidare behandling. Det går därför inte att säga, herr Stjernström, att jag skulle vara ointresserad av inlandsbanans bevarande.

Om de investeringsmedel som man hade äskat från centerhåll hade beviljats av riksdagen, kunde då herr Stjernström vara säker på att dessa

investeringsmedel hade kommit inlandsbanan till godo? Det är jag inte alls säker på. Men däremot kan man vara säker på att om SJ får sina krav på ersättning för olönsam trafik bifallna, så finns det i alla fall vissa möjligheter att medlen kan komma inlandsbanan till godo.

Herr STJERNSTRÖM (c):

Herr talman! Jag vill bara påpeka att det är ungefär 14 dagar sedan denna anslagsfråga var uppe till behandling i riksdagen och att herr Magnusson i Kristinehamn då inte var med på att stödja beviljandet av dessa pengar. Därför försöker han naturligtvis med denna undran: Om de här pengarna nu hade anslagits, hade man då med säkerhet kunnat räkna med att de hade tillförts exempelvis inlandsbanan? Nej, givetvis inte, men investeringsutrymmet för SJ hade ökat och därmed hade möjligheterna för en satsning på de trafiksvaga näten också ökat.

Man kan i varje fall vara säker på en sak: Med herr Magnussons avslagslinje kommer inga extra pengar inlandsbanan och andra trafiksvaga banor till del.

Herr MAGNUSSON i Kristinehamn (vpk):

Herr talman! När nu herr Stjernström inte fick de pengar som han talade om förut tycker jag att han skulle vara ganska angelägen om att yrka bifall till min reservation, som i alla fall skulle ge SJ 67 miljoner.

Herr STJERNSTRÖM (c):

Herr talman! Jag säger i motionen att verket får tolerera en minskning av vinsten, och jag hade hoppats att herr Magnusson i Kristinehamn skulle kunna gå just på den linjen att man minskar vinsten litet grand. På det viset blir det nämligen möjligt att täcka kostnaderna, och genom den här motionen framställer vi krav på att ingen försämring av det trafiksvaga nätet får ske f. n.

Överläggningen var härmed slutad.

#### *Punkten 1*

Propositioner gavs på bifall till dels utskottets hemställan, dels reservationen av herr Magnusson i Kristinehamn, och förklarades den förra propositionen vara med övervägande ja besvarad.

#### *Punkterna 2-5*

Kammaren biföll vad utskottet i dessa punkter hemställt.

**Nr 49**

Torsdagen den  
3 april 1975

---

*Ersättning för drift  
av icke lönsamma  
järnvägslinjer m. m.*

Torsdagen den  
3 april 1975

*Stöd till icke lönsam  
busstrafik*

Föredrogs trafikutskottets betänkande nr 10 med anledning av propositionen 1975:1 såvitt avser anslaget till Statligt stöd till icke lönsam busstrafik jämte motioner

Herr SELLGREN (fp):

Herr talman! Under de senaste två åren har samhällets stöd till olönsam busstrafik ökat väsentligt. Först gällde det den lokala trafikservicen, och i år förstärks stödet till den regionala trafiken. Detta sker som provisorium i avvaktan på den slutliga avvägningen beträffande den regionala trafikplaneringen.

Utökningen är välbehövlig. Men man kommer trots utökningen inte ifrån att samtidigt som det statliga stödet höjts så har bidragssystemet medfört väsentliga kostnadsökningar för kommunerna.

Jag har i motionen 858 fäst riksdagens uppmärksamhet på en del förhållanden som är värda beaktande.

Enbart det omständliga redovisningsförfarandet har medfört en ökad belastning för kommunerna. Efter de två år som stödet till den lokala busstrafiken utgått har handläggningsförfarandet snarare komplicerats än förenklats. Till detta kommer slutredovisningen för den tid som har gått. Kommunerna belastas inte enbart med det egna redovisningsarbetet utan måste också i stor utsträckning hjälpa bussföretagen. Jag är därför tillfredsställd med att utskottet i sin skrivning framhåller att bestämmelserna utformas så att den administrativa belastningen på kommunerna inte blir onödigt betungande, och jag uttalar förhoppningen att departement och handläggande myndighet tar fasta på anvisningen.

Den nuvarande utformningen av beräkningsgrunderna för skolskjutsarnas andel i bidragsberättigade linjer slår väldigt snett i vissa sammanhang. Det förhållandet att kommunerna erhåller ersättning i annan ordning för skolskjutsarna måste givetvis beaktas, men nuvarande system har en mycket ogynnsam utformning. Jag har den uppfattningen att kommunerna över lag är mycket kritiska på denna punkt, och jag förutsätter att de samordningsproblem som utskottet i sin skrivning antyder kan förekomma blir föremål för prövning snarast.

I samband med behandlingen av det utökade stödet till den regionala busstrafiken visar departementschefen i propositionen förståelse för svårigheterna med avgränsningen mellan lokal och regional busstrafik inom ytstora kommuner. Till regional trafik kan sålunda i fortsättningen räknas trafik mellan kommuncentrum och kundcentrum efter de kriterier som anförs i propositionen. Men tyvärr har departementschefen tillfogat en liten "knorr" som kan skapa svårigheter för vissa kommuner vid handläggningen hos myndigheten. Han säger nämligen att de nya kriterierna i första hand kommer att gälla orter inom det inre stödområdet. Här borde tydligare ha uttalats att det även gäller gränsområdena till det inre stödområdet. I en kustkommun som Örnsköldsvik, som ligger

---

*Om lämpligheten  
av viss försöksverk-  
samhet inom  
skolundervisningen*

inom det allmänna stödområdet, utgör mer än två tredjedelar eller 45 kvadratmil glesbygd. Tillämpningen av den nya avgränsningen mellan lokal och regional busstrafik borde självfallet gälla sådana kommuner.

Jag är av erfarenhet rädd för att bussbidragsnämnden kommer att inta en restriktiv hållning vid bedömningen av förhållandena inom kommuner av denna typ. Med hänsyn härtill vill jag uttala den förhoppningen att departementet i sina instruktioner till den handläggande myndigheten tar fasta på behovet av att ytstora kommuner med utpräglad glesbygd ges en med kommuner i det inre stödområdet likvärdig behandling.

Avsikten med kommunsammanläggningarna var att få en rationell kommunindelning. I dag ser det ut som om vissa av dessa kommuner bestraffas med sämre villkor för befolkningen i de inre delarna. Hade t. ex. de fem inlandskommunerna i Örnsköldsvik bildat låt oss säga två kommuner, så hade de tillhört det inre stödområdet och därmed erhållit de högre regionalpolitiska stöd som följer därav. Dessutom hade flera busslinjer som nu bedöms som lokala linjer räknats som regionala. Frågan är också om kommunindelningen hade blivit sådan som den nu är, om den hade genomförts i dag. Då skulle det säkerligen ha stannat vid fler kommuner än vi har nu. Jag har givit detta exempel för att klargöra det angelägna i att kommunernas ytvidd och struktur tas i beaktande vid avgränsningen mellan regional och lokal busstrafik.

Herr talman! Jag har inget yrkande.

Med detta anförande, i vilket herr Torwald (c) instämde, var överläggningen slutad.

Utskottets hemställan bifölles.

## § 5 Om lämpligheten av viss försöksverksamhet inom skolundervisningen

Fru statsrådet HJELM-WALLÉN erhöll ordet för att besvara herr *Jonssons* i Alingsås (fp) den 11 mars anmälda fråga, nr 117, och anförde:

Herr talman! Herr Jonsson i Alingsås har frågat mig om jag anser att undervisningsexperiment av visst slag är lämpliga och om det finns skäl för att de i så fall skall hållas hemliga.

Enligt skolstadgan kan ett läromedel antagas försöksvis av skolstyrelsen i kommunen om det sker för utprovning av läromedel som inte har getts slutlig utformning eller för provning av färdigställt läromedel.

Det är detta som har ägt rum vid några skolor i Malmö kommun. Skolstyrelsen där har medgivit att ett läromedel som handlar om bilismen får prövas under en fyraveckorsperiod i tio klasser av årskurs 6. Projektet kommer att avslutas i dagarna. Först därefter kan bedömas hur utprovningen utfallit.

Principiellt anser jag att projekt av denna karaktär bör genomföras så öppet som möjligt.

Torsdagen den  
3 april 1975

*Om lämpligheten  
av viss försöksverk-  
samhet inom  
skolundervisningen*

Herr JONSSON i Alingsås (fp):

Herr talman! Jag tackar fru statsrådet för svaret.

På grund av svarets knapphändighet och eftersom det därtill var länge sedan frågan ställdes vill jag påminna kammaren om att anledningen till min fråga var de nyhetsartiklar som förekom i dagspressen om att det pågick pedagogiska experiment som syftade till att göra eleverna till "bilhatare".

Projektet hade initierats av Nordiska kommittén för konsumentfrågor och syftade till att undersöka förutsättningarna för konsumentundervisning på grundskolans mellanstadium inom de nordiska länderna. I Sverige har projektet varit lokaliserat till Malmö.

Av uppgifterna i pressen har man bl. a. kunna utläsa följande: Undervisningen omfattar några lektionstimmar då eleverna skall ifrågasätta de positiva sidorna av bilismen och göras medvetna om att ekonomiska intressen och beroende styr bilismens utveckling. Sedan följer rollspel där bilisten är helt manipulerad och styrd av bilindustrin. Det sägs vidare i pressuppgifterna att sista lektionstimmen skall leda till att eleverna tar avstånd från bilen. Till detta kommer att hela projektet har omgärdats med stor hemlighetsfullhet.

Jag är mycket tveksam inför det pedagogiska värdet av sådana här försök. Det måste också vara fel att göra så grova generaliseringar – ibland t. o. m. uppenbara sakfel – som förekommit i projektmaterialet.

Som lekman frågar man sig: Stämmer sådana här projekt med intentionerna i grundskolans läroplan? Är det förenligt med statsmaktens krav på objektivitet att så ensidiga värderingar dominerar ett läromedel?

Fru statsrådet hänvisar till skolstadgan och säger att ett läromedel försöksvis kan antagas av skolstyrelsen i kommunen, om det sker för utprovning av läromedel som inte har givits slutlig utformning eller för provning av färdigställt läromedel.

Min fråga gällde också om dylika försök bör hållas hemliga. Som svar säger fru statsrådet att de principiellt inte bör vara det. Jag tycker att det hade varit riktigare att säga att det inte finns några skäl för att hålla dem hemliga. Möjligen skulle man kunna tillägga att om dessa försök öppet redovisats hade de förmodligen inte blivit av. Det skulle vara intressant att få klarlagt om regeringen eller skolöverstyrelsen känt till försöksprojektet. Jag skulle gärna vilja ha ett besked på den punkten. Enligt min mening skulle sådan kännedom kunna förhindra nya lika tokiga hugskott framöver.

Till sist vill jag fråga: Vet statsrådet om det kommer att publiceras material och läromedel med samma inriktning och innehåll som projektet?

Fru statsrådet HJELM-WALLÉN:

Herr talman! Regeringen har inte i förväg känt till projektets konkreta utformning som läromedelspaketet kom att se ut. Däremot har vi naturligtvis känt till projektets existens, eftersom det ju är ett nordiskt

projekt som har sin förankring i en nordisk ämbetsmannakommitté.

När det gäller läromedlen vill jag återigen konstatera att frågan bör ställas till den myndighet som har att ta ansvar för försöket. I detta fall var det skolstyrelsen i Malmö. Det kan inte vara meningen att skolministerns åsikter skall vara avgörande för vilka läromedel som skall användas eller vilka lokala försök som skall få genomföras. Vi har så pass stor lokal frihet på skolområdet, och jag tror inte man skall centralisera den här frågan. Ansvaret åvilar alltså den lokala skolstyrelsen, och därför menar jag att det vore fel av mig att blanda mig i och göra ställningstaganden på detta område.

Herr JONSSON i Alingsås (fp):

Herr talman! Jag konstaterar att regeringen inte kände till projektets utformning, men det har nu blivit bekantgjort på många olika sätt. Det skulle ha varit intressant om fru statsrådet, utan att lägga sig i skolstyrelsernas frihet på detta område, hade uttalat en mening som kunnat vara till ledning för kommande projekt. Det är inget tvivel om att målsmän och lärare har känt stor oro. Man har också känt förundran på andra håll: i dagspressen har det förekommit kritik på nyhetsplats och i ledarkommentarer, och motororganisationerna KAK, MHF och Motormännens riksförbund har också krävt ett klarläggande från regeringen. Jag gissar att fru statsrådet därvid kommer att ge något klarare besked än vad jag har lyckats få här i kväll.

Det är riktigt att vi behöver en rik flora av pedagogiska experiment, men det finns rimligtvis gränser för vad dessa bör innehålla. Man bör inte som nu låta ensidiga värderingar slå igenom på det sätt som sker beträffande det här projektet. Det är inte heller bara fråga om onyanserade utfall mot ett av våra nyttigaste fortskaffningsmedel, utan en stor kategori människor – i det här fallet bilförarna – har pådyvlats det obevisade påståendet, att de systematiskt är utsatta för karaktärsnedbrytande förändringar, som gör dem till rånare och våldsvarkare. Sådana experiment tror jag att våra skolor har anledning att betacka sig för.

Fru statsrådet HJELM-WALLÉN:

Herr talman! Det förvånar mig att herr Jonsson i Alingsås fortsätter att understryka att regeringen skall ha en åsikt i den här frågan, när jag här konstaterat att det är de lokala skolmyndigheterna som har att fatta avgörandet. Vill herr Jonsson centralisera frågan till regeringen i vad avser både läromedlen och – vilket det här handlar om – ett vetenskapligt projekt?

Herr JONSSON i Alingsås (fp):

Herr talman! Jag vill bara ha besked av statsrådet, om hon anser det förenligt med den läroplan som gäller att det förekommer projekt med det här innehållet.

Att lokala skolstyrelser har frihet att pröva nya metoder och nya lä-

*Om fördelningen av  
det statliga stödet till  
ungdomsorganisa-  
tionernas centrala  
verksamhet*

romedel kan vara rimligt, men det kanske ändå inte är för mycket begärt att vi riksdagsmän kan fråga ett ansvarigt statsråd, om detta experiment ligger i linje med de intentioner om krav på objektivitet som både riksdag och regering har ställt på våra skolor.

Fru statsrådet HJELM-WALLÉN:

Herr talman! Men för att kunna svara på den frågan måste jag ju först gå in och granska läromedlet och sedan här i kammaren eventuellt ge ett godkännande av det.

Överläggningen var härmed slutad.

**§ 6 Om fördelningen av det statliga stödet till ungdomsorganisationernas centrala verksamhet**

Fru statsrådet HJELM-WALLÉN erhöll ordet för att i ett sammanhang besvara dels herr *Sellgrens* (fp) den 12 mars anmälda fråga, nr 121, dels herr *Lundgrens* (s) den 13 mars anmälda fråga, nr 126, och anförde:

Herr talman! Herr Sellgren har frågat mig om jag anser det riktigt att en organisation inte skall få del av det statliga stödet till ungdomsorganisationernas centrala verksamhet av det skälet att organisationsformen är annorlunda än vanligen är fallet. Herr Lundgren har frågat mig vilka anslag av samhället pingströrelsens verksamhet bland barn och ungdom kan påräkna fortsättningsvis. Jag besvarar frågorna i ett sammanhang.

För det statliga stödet till ungdomsorganisationernas centrala verksamhet måste självfallet vissa generella regler ställas upp för att stödet skall kunna disponeras för avsedda ändamål och fördelas mellan ungdomsorganisationerna. Den nyligen framlagda propositionen om ökat stöd till ungdomsorganisationernas verksamhet innebär en förändring av bidragsvillkoren för det centrala stödet. De nya regler som föreslås bygger på ett förslag från statens ungdomsråd. Ungdomsorganisationerna har varit aktivt engagerade i utformningen av bidragskonstruktionen. Pingströrelsens barn- och ungdomsverksamhet kommer enligt förslaget inte att tilldelas medel till central verksamhet. Pingströrelsen har nämligen inte någon riksorganisation. Till den lokala barn- och ungdomsverksamheten som förekommer inom pingstförsamlingarna bör emellertid även fortsättningsvis det statliga lokala aktivitetsstödet kunna utgå.

Herr SELLGREN (fp):

Herr talman! Jag ber att få tacka för svaret som är nedslående men klarläggande. I klara verba: pingströrelsen har ingen riksorganisation. Vad kännetecknar en riksorganisation? Vad görs på centralt håll? Jo, man har bl. a. ungdomsledarutbildning, man producerar undervisnings- och arbetsmaterial centralt för att kunna serva de lokala organisationerna.

Fru statsrådet Hjelm-Wallén! När det inom pingströrelsens folkhögskola Kaggeholm utbildas 200 ungdomsledare på korttidskurser varje år, är det då inte en central verksamhet? När man inom Förlaget Filadelfia under de senaste två åren har satsat 79 000 kr. i utvecklingsarbete för nytt söndagsskolematerial, är det då inte kännetecknande för en central verksamhet? Kaggeholms folkhögskola får årligen ca 300 000 kr. från de olika pingstförsamlingarna. Hur skulle förhållandena ha varit om de pengarna hade slussats via PU? Skulle PU då ha bedömts som riksorganisation? Om Förlaget Filadelfia genom PU hade fått de här 79 000 kr., skulle det då ha bedömts som riksorganisation? Här är det väl ändå fråga om vad som görs och inte om formerna för det. Notera all den verksamhet som bedrivs inom landets största frikyrkosamfund, där ungdomsverksamheten omfattar 63 000 barn och ungdomar mellan 7 och 25 år! Är inte det en produktiv och samhällsnyttig verksamhet? Och den bör rimligtvis kosta pengar, precis som det arbete som bedrivs inom andra organisationer.

Jag vill också innan tiden går ifrån mig – jag har mycket att säga – kommentera vad statsrådet säger beträffande det lokala stödet. Hur kan statsrådet utlova att kommunerna skall ge bidrag till en rörelse som enligt regeringens bedömning inte har en central organisation?

Herr LUNDGREN (s):

Herr talman! Endast på grund av den kampanj som tidningen Dagen har dragit i gång angående den här regeringspropositionen har jag ställt min fråga. Därför skall jag nu koncentrera mig, i varje fall i det första inlägget, på just den saken.

Jag tackar för svaret. Det innebär nämligen att luften går ur den miss-tänkliggörandets ballong som har blåsts upp av tidningen Dagen. Så här löd ett par av rubrikerna.

Den 12 mars: "Regeringen drar in bidragen till pingstförsamlingarnas ungdomsarbete. Miljonbelopp går förlorade."

Den 13 mars: "Nytt lagförslag hot mot kristet ungdomsarbete."

Och i en av artiklarna stod det bl. a.: "Nu riskerar alla landets pingstförsamlingar att bli av med allt vad bidrag heter till barn- och ungdomsarbetet. Ungdomspastorer och barneangelister som får sin lön genom kommunalt instruktörsbidrag blir utan lön. Sammanlagt rör det sig om miljonbelopp som försvinner från pingstförsamlingarna!"

Ledaren den 13 mars avslutas så här – det är verkligen oförskämt: "Det visade sig under kolonialtiden i Afrika, att kolonialmakten hade lättare att styra hierarkiskt organiserade stammar genom att anknyta dem till sin egen organisationsmodell än att finna en passande form för samlevnad med stammar, som saknade central organisation. Det verkar, som om byråkraterna i Sverige skulle ha drabbats av kolonialmaktens frestelse att yxa till verkligheten efter sin perfekta modell i stället för att ändra modellen efter verkligheten."

Herr talman! Vi är många som djupt och ärligt värdesätter det arbete

Torsdagen den  
3 april 1975

*Om fördelningen av  
det statliga stödet till  
ungdomsorganisa-  
tionernas centrala  
verksamhet*

som pingströrelsen utför. Hela pingströrelsens verksamhet är, menar vi, en omistlig del av de fria andliga folkrörelserna i vårt land. Därför är det beklagligt att en av dess tidningars agerande riskerar att undergräva allmänhetens förtroende för pingströrelsen. Och nu vill jag fråga herr Sellgren om han inte delar min uppfattning att en ursäkt från tidningen Dagen vore kristligt klädsam.

Jag tackar in en gång för statsrådets svar på min fråga. Svaret klarlägger följande: Ja till kommunala anslag, dvs. miljonbelopp. Ja till statliga bidrag för den lokala verksamheten, dvs. ca 90 000 kr. Tidningen Dagen har påstått att inget av dessa anslag skulle utgå.

Fru statsrådet HJELM-WALLÉN:

Herr talman! Jag är övertygad om att det barn- och ungdomsarbete som bedrivs inom pingstförsamlingarna är värdefullt, och jag vill än en gång understryka att jag menar att pingstförsamlingarnas barn- och ungdomsverksamhet är berättigad till det statliga lokala stödet.

Vad kommunerna skall ge kan naturligtvis inte jag föreskriva: det ankommer det på varje kommun att själv bestämma.

Vad sedan beträffar det stöd som diskussionen särskilt gällt, nämligen stödet till ungdomsorganisationernas centrala verksamhet, vill jag påpeka tre ting:

1. Stödet avser ungdomsorganisationer. Det kan helt visst vara svårt att definiera vad som avses med ungdomsorganisation. Därför har man också i definitionen tillfogat att organisationen skall bedriva sin verksamhet "huvudsakligen bland barn och ungdom". På det sättet kan organisationer som har en integrerad barn-, ungdoms- och vuxenverksamhet komma i fråga. Men det vore helt omöjligt att tillskapa ett system för bidrag till ungdomsorganisationer, om samtliga vuxenorganisationer som inräknar ett visst antal ungdomar som medlemmar också skulle omfattas av denna bidragsform. I så fall måste bidragskonstruktionen göras om i grunden.

2. Det skall vara en riksorganisation. Jag kan inte finna att pingstförsamlingarnas samverkan utgör en riksorganisation.

3. Det måste finnas en central verksamhet. Har man inte en riksorganisation är det naturligtvis svårt att visa upp en central verksamhet, och det är en sådan som vi i dag har svårt att finna.

Herr SELLGREN (fp):

Herr talman! Om fru statsrådet har svårt att finna en central verksamhet så beror det på viljan. Fru statsrådet har visat en påtagligt god vilja när det gäller att definiera medlemskapet och när det gäller andra organisationer. Men den goda viljan har stannat inför den här organisationen; från regeringens sida anser man att det inte är en ungdomsorganisation.

Bör man inte se till verksamhetens omfattning? Bör man inte ta hänsyn till organisationens struktur: till att det är en decentraliserad organisation

*Om fördelningen av  
det statliga stödet till  
ungdomsorganisa-  
tionernas centrala  
verksamhet*

och till att det sker samma utbildning och produktion av material på centralt håll fastän efter ett annat mönster? Med god vilja skulle statsrådet ha kunnat betrakta PU som en riksorganisation.

Hur skall statsrådet kunna utlova det statliga stödet till lokal ungdomsverksamhet när PU numera inte godkänns ens som en tröskelorganisation? Och om regeringen godkänner organisationen som förmedlingsorgan för statligt stöd till lokal ungdomsverksamhet, varför då inte också ta den andra halvan av det steg som behövs och godkänna den som en central organisation? Regeringen har ju ändå de facto godkänt organisationen som ett organ för redovisning av ungdomsarbete, även om detta gäller enbart den lokala verksamheten.

När det gäller kommunerna är det inte säkert att dessa kommer att ha samma inställning. Kommunerna håller nämligen mycket strikt på att organisationen är godkänd som ett centralt organ för att ta emot statligt stöd. Så sent som i mars i år har en församling, som tidigare inte tillhörde PU, av en kommun uppmanats att ansluta sig till den organisationen för att kunna få ut det kommunala bidraget. Enligt en färsk enkät omfattar det kommunala bidraget i dag 3 milj. kr. Hur skall regering och riksdag kunna förklara för svenska folket sitt ställningstagande, om landets största frikyrkosamfund med dess stora ungdomsverksamhet blir utan statligt stöd?

Herr LUNDGREN (s):

Herr talman! Jag beklagar att herr Sellgren inte svarade på min fråga om lämpligheten av en ursäkt från tidningen Dagen. Men han kan möjligen komma tillbaka ytterligare en gång.

Tidningen Dagen är tack och lov inte ensam på den kristna tidningsfronten. På grund av sin dagspresskaraktär är den emellertid den enda kristna tidning som erhåller statligt presstöd. Denna för tidningen Dagen lyckliga situation gör ju att den kan skälla hur mycket som helst på regeringen och prestera de mest vilseledande påståenden men ändå i år kvittera ut ca 2,6 milj. kr. i presstöd utan att behöva säga så mycket som tack. Sedan 1971 har tidningen Dagen f. ö. erhållit nästan 6,5 milj. kr. i presstöd.

I den kristna tidningskören hörs som sagt även andra röster, och det kan vara motiverat att till protokollet och för kännedom till kristna i vårt land få citera ur en huvudledare i Svensk Veckotidning, Svenska Missionsförbundets huvudorgan. Där står:

”I de ungdomspropositioner, som förra veckan presenterades för riksdagen, är den nya bilden klart framtonad: Det idéburna ungdomsarbetet har ett värde i sig som ett bidrag till samhällsbygget. Att bäras av en idé, egen särart, utgör inte längre något misstänkt – det är i stället en tillgång. — — Svenska ungdomsarbete har aldrig tidigare fått spela så på egna villkor med statens stöd! — — Då är närmast regeringsskrivningen en stimulerande utmaning, knappast ett hinder, åtminstone inte om det finns intentioner att låta unga människor växa i inflytande och ansvar.

Torsdagen den  
3 april 1975

*Om fördelningen av  
det statliga stödet till  
ungdomsorganisa-  
tionernas centrala  
verksamhet*

Avgörande blir naturligtvis frågan om vi som ledare är beredda att lära oss lyssna, vara ledare med ungdomarna, inte för dem.”

Fru statsrådet HJELM-WALLÉN:

Herr talman! Att statsmakterna beslutar om ett stöd till ungdomsorganisationerna, betyder inte att vi påtar oss ekonomiskt ansvar för all ungdomsverksamhet i landet. Det vore en omöjlighet. Man måste begränsa sig på något sätt.

Pingströrelsen är känd för sin decentraliseringsideologi. Även den decentraliserade verksamheten ger vi stöd till, men det sker genom det lokala aktivitetsstödet. Det passar inte att ge det stödet via det centrala stödet.

När man diskuterar det centrala stödet säger herr Sellgren att det har tillskapats ett organ, PU – Pingströrelsens ungdomsverksamhet – och det är riktigt. I dess stadgar står att det är tillskapat för att ta emot och förmedla statligt stöd. Men det är inte ett organ av den typ som man menar med en levande ungdomsorganisation. Därför har vi svårt att i dagens läge ge centralt stöd till pingströrelsens ungdomsverksamhet.

Var skall vi annars dra gränsen? Det finns flera vuxenorganisationer som har många barn såsom medlemmar. Vi kan inte vattna ur begreppet ungdomsorganisation hur mycket som helst. Skall i så fall t. ex. LO, som har ett stort antal ungdomar under 25 år och en betydande ungdomsverksamhet, räknas såsom ungdomsorganisation?

Herr SELLGREN (fp):

Herr talman! Jag har inte råd att ägna flera sekunder åt herr Lundgren än att säga, att herr Lundgren har framställt en fråga till statsrådet och inte till mig.

Pingstförsamlingarnas ungdomsarbete är, som det står i stadgarna och som fru statsrådet anförde, till bl. a. för att ta emot och förmedla statligt stöd. Men, vänligen, fortsätt att läsa i stadgarna! Organet är till för att producera material till hjälp i ungdomsarbetet. Det är avsett att arbeta fram presentationsmaterial i skolarbete och liknande. Med god vilja kan statsrådet och regeringen se vad som görs genom, som jag tidigare har sagt, folkhögskola, förlag och enskilda församlingar, som med uppoffringar samlar till riksomfattande kurser.

Med god vilja kan man betrakta detta som en helhet. I andra sammanhang har man gjort det. Pingstmissionens u-landshjälp har accepterats av SIDA som ett samlande organ. I fråga om vigselnämnden gäller samma sak. Men i fråga om PU spricker det. Var är felet – hos regeringen alltså?

Herr LUNDGREN (s):

Herr talman! Jag har ställt en fråga till statsrådet Lena Hjelm-Wallén. Från henne har jag fått svar. Jag har ställt en fråga till herr Sellgren. Från honom har jag inte fått svar, och det beklagar jag, därför att det

var viktigt att också få svar på frågan om herr Sellgren tycker att det är lämpligt att ha en sådan ledare som tidningen Dagen hade, där det bl. a. talades om kolonialt förtryck.

**Nr 49**

Torsdagen den  
3 april 1975

Fru statsrådet HJELM-WALLÉN:

Herr talman! Jag vill slutligen bara konstatera att bidragskriterier inte kommer till i något lufttomt rum. Dessa kriterier är framarbetade av en arbetsgrupp inom statens ungdomsråd. Det är alltså ungdomsorganisationernas företrädare själva som har arbetat fram dem. Jag anser att detta är mycket viktigt. Man har här funnit en form som är enkel, lätt-administrerad osv., och det viktigaste är att kriterierna accepteras av dem som är direkt berörda av dem, nämligen ungdomsorganisationerna.

Vi i regeringen har sagt att i huvudsak följer vi de här kriterierna. Vi försämrar i varje fall inte villkoren för organisationerna.

Herr SELLGREN (fp):

Herr talman! Att försöka få ut mera av debatten med fru statsrådet förstår jag är inte meningsfullt, eftersom vi pratar förbi varandra. Jag är övertygad om att fru Hjelm-Wallén i sitt hjärta gärna skulle ge bidrag men konstruerar sådana invändningar som att det är svårt att definiera begreppet ungdomsorganisationer. Jag tror att fru statsrådet har hamnat i ett mycket svårt dilemma.

Till herr Lundgren måste jag säga att jag har ställt mina frågor till fru statsrådet för att få klarhet på den här punkten. Också herr Lundgren har ställt en fråga till statsrådet, men tydligen var den frågan bara ett kamouflage för att få till stånd ett samtal med mig. Känner inte herr Lundgren till spelreglerna här i riksdagen? När det gäller frågor äger debatten rum mellan statsråd och frågeställare.

Jag tycker att det är väldigt angeläget att tala om pingstförsamlingarnas ungdomsarbete och deras möjligheter att få bidrag. Att här föra en diskussion om sådant som inte har med saken att göra tycker jag är helt oväsentligt.

Överläggningen var härmed slutad.

## **§ 7 Om vidgad rätt till vikariatsersättning för ämneslärarkandidater**

Fru statsrådet HJELM-WALLÉN erhöll ordet för att besvara fru Rydings (vpk) den 13 mars anmälda fråga, nr 122, och anförde:

Herr talman! Fru Ryding har frågat mig om jag avser att vidta åtgärder så att lön alltid utgår till ämneslärarkandidaterna vid vikarietjänstgöring då handledaren inte finns disponibel.

I propositionen om utformning av praktiken för studerande vid lärarhögskolans lågstadie-, mellanstadie- och ämneslärarlinje m. m. anges

Torsdagen den  
3 april 1975

*Om vidgad rätt till  
vikariatsersättning  
för ämneslärarkan-  
didater*

olika aktivitetsformer som bör förekomma inom de olika praktikleden. Däribland nämns självständiga övningar, som innebär att kandidaten utan läraranvisningar får överta lärarrollen under kortare eller längre tid. Handledaren bör med få undantag vara närvarande vid samtliga övningar. Ett av dessa undantag kan vara under handledarens fortbildningsvecka, då enligt propositionen lärarkandidaten inte bör förordnas på handledarens lärartjänst.

Den nya praktikorganisationen, som genomfördes fr. o. m. den 1 juli 1974, innebär bl. a. en bättre integration av teori och praktik jämfört med tidigare system. Såväl de teoretiska som de praktiska inslagen bör enligt min mening ses som ett led i en sammanhängande utbildning. Handledningen av lärarkandidaten i samband med handledarens fortbildningsvecka bör kunna ske före och efter denna vecka. De ekonomiska förmånerna för ämneslärarkandidaterna är jämförbara med dem som gäller för studerande vid exempelvis socialhögskola, vilka också fullgör praktik. Jag finner det önskvärt att i studiestödshänseende behandla den praktik som är en integrerad del av en utbildning på ett likartat sätt oavsett utbildningens inriktning. Det beslut 1973 års riksdag fattade i anledning av nyssnämnda proposition är ett steg i denna riktning.

Fru RYDING (vpk):

Herr talman! Jag ber att få tacka för svaret.

Det står fullt klart att ämneslärarkandidaterna sedan ett knappt år tillbaka inte uppbär någon lön under sin praktiktid. Detta har även statsrådet erinrat om i sitt svar. Argumentet för denna reform skulle vara att handledarens roll förändrats. Enligt det nya systemet skall handledaren undan för undan sätta in lärarkandidaten i lärararbetet, och dessutom skall handledare under hela terminen vara disponibel för lärarkandidaten.

Detta sista, att vara disponibel, rimmar illa med att samtliga handledare den 7 april lämnar sina kandidater och klasser för att gå på fortbildning – detta gäller alltså lärarhögskolan vid Mölndal utanför Göteborg.

Ämneslärarkandidaterna vid denna lärarhögskola tycker – och det med rätta – att de under den här veckan i praktiken är vikarier utan disponibel handledare och därför också borde ha lön som vikarier. De stöder sig på en PM som kommit från skolöverstyrelsen den 22 oktober 1974, diarienummer L 74:3328, i vilken bestäms av skolöverstyrelsen att betalning skall utgå till lärarkandidaterna vid vikariatstjänstgöring när handledaren inte är disponibel.

De 76 lärarkandidaterna vid lärarhögskolan i Mölndal hotar nu med strejk måndagen den 7 april om de inte får ersättning för denna vecka som vikarier utan disponibel handledare i enlighet med vad som står i promemorian från skolöverstyrelsen. Det är därför som de har låtit höra av sig.

Vore det inte, statsrådet Lena Hjelm-Wallén, erforderligt att man omedelbart gjorde något ingripande från utbildningsdepartementets sida för att få till stånd en rättelse i detta fall och framför allt för att åstadkomma

den rättvisa som lärarkandidaterna är ute efter i enlighet med skolöverstyrelsens PM.

Fru statsrådet HJELM-WALLÉN:

Herr talman! Jag vill erinra fru Ryding om att riksdagen vid två tillfällen behandlat denna fråga. 1973 lades den ursprungliga propositionen. I den citerar jag på s. 25: "Jag anser att det är värdefullt att lärarkandidaten får arbeta självständigt under en vecka. Under förutsättning att statsverkets kostnader inte ökas jämfört med om motsvarande fortbildning förlagts till ferier, bör handledare då kunna genomgå fortbildning. Lärarkandidaten bör inte förordnas på handledarens lärartjänst. Om handledaren är frånvarande från skolan under denna vecka för fortbildning, bör annan lämplig person kunna förordnas som handledare."

Detta har fru Ryding tagit ställning till 1973. Också 1974 var denna sak uppe, dock utan att den speciella frågan om fortbildningsveckan berördes i riksdagen. Två gånger har det alltså godkänts.

Jag menar att principen är ganska enkel. Det äger rum en utbildning också under den veckan då kandidaten har självständiga övningar och handledaren är på fortbildning. Det förutsätts att handledning skall ske både före och efter veckan i form av samarbete mellan lärarkandidaten och handledaren. De gör upp en planläggning före och följer efteråt upp vad som försiggått under denna vecka. Om lärarkandidaten i enstaka fall känner behov av stöd under handledarens frånvaro, bör lärarkandidaten efter samråd med praktikskolan kunna få en vikarierande handledare förordnad. Det bör också påpekas att rektor, studierektor eller tillsynslärare enligt skolstadgan skall lämna råd och anvisningar till mindre erfarna lärare. Det finns alltså råd och stöd att tillgå även under denna vecka.

Fru RYDING (vpk):

Herr talman! Jag tackar för de kompletterande upplysningarna. Jag tycker ändå att det är märkvärdigt att skolöverstyrelsen i en PM kan skriva in bestämmelser att lärarkandidat som vikarierar för handledare, som på grund av sjukdom inte är disponibel, skall få lön som vikarie medan kandidaten när handledare är på fortbildning inte skulle få någon lön. Den PM från skolöverstyrelsen som lärarkandidater stöder sig på skulle alltså inte betyda någonting.

Kan möjligen, fru statsråd, dessa lärarkandidater ha kommit i kläm på grund av frågan om huvudmannaskapet? När handledaren är på fortbildning är det lärarhögskolorna som skall betala fiolerna, och de har inga pengar. Men när handledaren är sjuk och kandidaten ensam är vikarie får han betalt - men då alltså inte från lärarhögskolan.

Fru statsrådet HJELM-WALLÉN:

Herr talman! Det som gäller angående fortbildningsveckan är naturligtvis det som riksdagen har godkänt av vad som stod i propositionen.

Nr 49

Torsdagen den  
3 april 1975

---

*Om vidgad rätt till  
vikariatsersättning  
för ämneslärarkan-  
didater*

Torsdagen den  
3 april 1975

*Om undersökningar  
av extrema  
minoritetsgrupper*

år 1973.

Jag känner också till att det förekommer att lärarkandidat förordnas på handledares lärartjänst. Men detta skall bara få göras om handledaren blir sjuk för en kortare tid, och det måste vara under den absolut sista delen av den längsta praktiktjänstgöringen, som är den avslutande delen i utbildningen. Det förhållandet att man gör på det sättet beror på att man tar hänsyn bl. a. till eleverna i klassen. Man anser det som regel rimligt att lärarkandidaten för elevernas skull förordnas i stället för sin handledare.

Fru RYDING (vpk):

Herr talman! Kan jag tolka detta så att lärarkandidaten får betalt när han förordnas och i praktiken tjänstgör som vikarie, men att lärarkandidaten inte får betalt när han tjänstgör som vikarie därför att handledaren är på fortbildning?

Fru statsrådet HJELM-WALLÉN:

Herr talman! Det är riktigt uppfattat så till vida att en lärarkandidat som förordnas på en tjänst skall ha betalt. Då är man också vikarie. Däremot är man inte vikarie om man fortsätter sin utbildning med självständiga övningar under en vecka – även om handledaren då är på fortbildning någon annanstans. Man är icke förordnad för tjänsten och skall alltså inte ha lön. Man kan inte heller anses som vikarie under denna vecka.

Överläggningen var härmed slutad.

## § 8 Om undersökningar av extrema minoritetsgrupper

Herr justitieministern GEIJER erhöll ordet för att besvara herr *Lundgrens* (s) den 6 mars anmälda interpellation, nr 40, och anförde:

Herr talman! Herr Lundgren har frågat mig vilka bedömningar jag anser bör ligga till grund för undersökningar av extrema minoritetsgrupper.

Interpellationen är föranledd av en enkätundersökning som socialstyrelsen nyligen har gått ut med till överläkarna och de biträdande överläkarna vid samtliga psykiatriska kliniker och öppenvårdsmottagningar i landet. Enligt vad jag har inhämtat är syftet med undersökningen att kartlägga i vilken utsträckning man vid dessa inrättningar under den senaste treårsperioden har kunnat konstatera samband mellan vårdbehov hos patienter och verksamhet som bedrivs av bl. a. olika religiösa rörelser med särskilt intensiva verksamhetsformer. Den gäller också sambandet mellan patienternas vårdbehov och vissa andra verksamheter, t. ex. s. k. transcendental meditation och sensitivitetsträning.

Undersökningen är begränsad till att avse uteslutande ett eventuellt samband mellan vårdbehovet och viss verksamhet. Den är alltså inte

inriktad på de förhållanden som råder inom vissa minoritetsgrupper eller på de åsikter som är företrädna inom sådana grupper.

Mot den här bakgrunden vill jag svara herr Lundgren att det är självklart att alla åtgärder från samhällets sida som på något sätt berör sammanslutningar av enskilda måste utformas mot bakgrund av de vidsträckt medborgerliga fri- och rättigheter som råder i vårt land. Regler som skyddar bl. a. yttrandefriheten, mötesfriheten, föreningsfriheten och religionsfriheten finns i 2 kap. i den nya regeringsformen. I fråga om religionsfriheten finns det vidare, som herr Lundgren nämner i sin interpellation, bestämmelser i religionsfrihetslagen som garanterar de enskilda rätt att fritt utöva sin religion.

Herr LUNDGREN (s):

Herr talman! Det centrala innehållet i min interpellation gäller religionsfriheten. Men den fråga som interpellationen avslutas med har medvetet givits en allmän formulering om *extrema minoritetsgrupper*. En fixering vid att endast religiösa minoritetsgrupper kan medföra psykiska skador är nämligen omotiverad. Min uppfattning är att extrema minoritetsgrupper utan religiöst förtecken också kan ha skadliga effekter på människor, speciellt barn och ungdom.

Jag vill i detta sammanhang citera ur en ledare i Svensk Veckotidning nr 11 1975, rubricerad "Socialstyrelsen skriver brev". Där står det bl. a.: "Det finns miljöer där barn och ungdomar utsätts för mer påtaglig destruktiv påverkan. Dessa barn och ungdomar skulle vara mer betjänta av snabb uppmärksamhet. I Göteborg har man t. ex. belyst den sociala situationen för de barn som kommer i närheten av porrklubbarnas verksamhet. Den berör troligtvis fler barn och ungdomar och är till sin verkning långt mer ödesdiger."

En och annan icke religiös extremgrupps metoder kan alltså befaras medföra vad socialstyrelsen i den i interpellationen omnämnda skrivelsen kallar "själslig anspänning" och "bli ömtåliga personer övermäktig och grunda ett behov av psykiatrisk vård". Detta kan vara motiverat att framhålla inledningsvis.

I statsrådets svar koncentreras uppmärksamheten helt riktigt på religionsfrihetsfrågan. Jag tackar för att justitieministern slår fast, att åtgärder från samhällets sida som berör sammanslutningar av enskilda måste utformas så att bl. a. religionsfriheten garanteras. Det beskedet är välgörande, även om det är självklart. Beskedet är nödvändigt på grund av den oro och osäkerhet som socialstyrelsens aktuella enkätundersökning skapat.

De upplysningar justitieministern fått från socialstyrelsen förefaller emellertid lika oklara som formuleringarna i följeskrivelsen till enkätundersökningen.

Jag citerar först skrivelsens inledning: "Inom vårt land har på senare år uppkommit olika slag av religiösa eller eljest på andlig verksamhet inriktade rörelser, vars aktiviteter genom sin intensitet i verksamhetsformerna och/eller originalitet i fråga om metoder och mötandet av översinnliga fe-

Torsdagen den  
3 april 1975

*Om undersökningar  
av extrema  
minoritetsgrupper*

nomen eller hanterandet av själslivets problematik skiljer sig från andra mera välkända verksamheter av liknande art. Bland strömningar av angivet slag kan nämnas sådana, som verkar för transcendental meditation och vissa religiösa minoritetsgrupper som bygger på österländska eller västerländska tankegångar. Även företeelser som spiritistiska seanser eller liknande s. k. ockulta sammankomster förtjänar att beaktas i sammanhanget. Den verksamhet, som bedrivs av Scientologikyrcan, torde också i viss mån kunna hänföras till nämnda slag av särpräglade yttringar i fråga om synen på och dispositionen av det andliga kraftfältet."

Detta är en vid och opreciserad skrivning. Med den som grund skall läkarna avgöra eventuella samband mellan engagemang i religiösa minoritetsgrupper och behov av psykiatrisk vård. Risken är uppenbar att uppläggningsen av undersökningen uppfattas som om minoritetens rätt att ha "udda" tros- och livsåskådningar sätts i fråga. Detta är allvarligt ur religionsfrihetssynpunkt.

De upplysningar justitieministern fått av socialstyrelsen gör inte saken bättre. Undersökningen gäller, enligt den nya formuleringen i interpellationssvaret, "olika religiösa rörelser med särskilt intensiva verksamhetsformer".

Vad är detta? Delar inte justitieministern min uppfattning att också denna nya formulering är alldeles för oprecis? Många av de religiösa minoritetsgrupperna kan känna sig utpekade. Det finns ingen anledning att undersöka eventuella samband mellan vårdbehov och religiösa minoritetsgrupper i allmänhet.

Herr talman! Dagens svenska samhälle är ett pluralistiskt samhälle. Intressen och värderingar är och blir alltmer mångskiftande. Internationaliseringen av hela vår kultur är självklart en av anledningarna. Religionens värld är inget undantag. Antalet religiösa smågrupper och särbildningar ökar påtagligt. I min interpellation skriver jag att det i Sverige finns minst ett 90-tal religiösa minoritetsgrupper. Den siffran är klart i underkant. Någon exakt uppgift går inte att ange. Flera av grupperna är kortlivade och svåra att innehållsmässigt definiera. Den troligen främste experten på detta område i Sverige, amanuensen vid Religionssociologiska institutet i Stockholm Bo R. Ståhl, uppskattar antalet till ca 125.

Låt mig exemplifiera den synnerligen omfattande spännvidd i åsikter och värderingar dessa sekter representerar. Grundfrågan för sekterna är: Vad skall vi göra för att vinna frälsning? Svaret anger sektens egenart och dess typ. Svaret anger också sektmedlemmarnas världsuppfattning, hur de ser på det övernaturliga och anger hur de skall förhålla sig inför det gudomliga och inför världen.

Många sekter sysslar med frågor om de yttersta tiderna, de fenomen som kallas apokalyptik. Dit hör exempelvis det nu etablerade *Adventistsamfundet* eller Sjundedagsadventisterna. Under förra hälften av 1800-talet bröt en väckelse fram i USA med mottot: "Gör dig beredd ty Herren kommer snart." Man predikade att Jesus kunde komma tillbaka vilken dag som helst. Adventisternas verksamhet började i Sverige år 1880. Motståndet mot

verksamheten var starkt i början, främst från prästerskapets sida. Vid ett tillfälle blev ledaren, lekmannapredikanten J. P. Rosquist, även satt i fängelse. – En adventist lägger mycket stor vikt vid sunda levnadsvanor. De matföreskrifter man följer står i 3 Mos. 11 kap. Att ge tionde av sin inkomst till samfundets verksamhet betraktas som mycket viktigt. Inom adventismen har det liksom inom så många andra religiösa riktningar uppstått splittringar, inte mindre än ett 70-tal. En av dessa utbrytningar finns i Sverige under namnet *Sjundedags Adventistsamfundet Reformationsrörelsen*.

Det torde knappast finnas någon i vårt land som inte någon gång kommit i kontakt med en representant för *Jehovas vittnen*. Jehovas vittnen anser sig företräda den enda sanna kristna församlingen. Andra trosriktningar anser man endast vara ett verk av den Onde. Främst låter man denna kritik gå ut över den katolska kyrkan. Till himlen kommer endast ett bestämt antal människor – 144 000. Dessa kallas för "den lilla hjorden". Alla de övriga som varit Gud lydiga skall i evighet få bo på denna jord, som efter Jehovas renande eld blivit ett blomstrande paradiset. Några sociala kännetecken på medlemmarna är att de på det bestämdaste vägrar all form av värnplikt, även om den är vapenfri. Man vägrar att ta emot blodtransfusion. Inte heller får sådan ges åt deras barn. Blodet är heligt och det innehåller även människans själ; därför får det inte överföras från en person till en annan. Blodet är också absolut förbjudet att förtära. Jehovas vittnen firar inga högtider, vare sig jul, påsk eller födelsedagar. Inte heller har man någon helgdag. Man vägrar att hälsa flaggan. Att hissa en flagga är detsamma som att bryta Guds bud om avgudadyrkan.

I likhet med Jehovas vittnen lär en annan av de apokalyptiska rörelserna, *Efraims budbärare*, att paradiset är materiellt och att det skall upprättas på jorden. Innevånarna skall utgöras av arbetarklassen. Budbärarna hyser stor motvilja mot den traditionella kristna trosåskådningen och det etablerade samhället. Man vägrar delta i varje form av samhällstjänst. All fotografering och allt avbildande är förbjudet. Motviljan mot byggandet av tempel och kyrkor tycks vara ett huvudstycke i deras lära. Vilodagen är ett okänt begrepp och inga religiösa högtider firas. Varken dop eller nattvard praktiseras. Förkunnelsen är starkt färgad av utläggningar rörande den yttersta tiden.

En annan huvudgrupp av sekter karakteriseras av en strävan att återgå till urkyrkans tro och ordning. *Plymouthbröderna* hör dit. Deras tro och lära överensstämmer på de väsentligaste punkterna med den traditionella kristna uppfattningen. Men år 1960 inträffade en allvarlig schism bland de svenska "bröderna", som ledde fram till en "sluten" linje och en "öppen" linje. De troende skall enligt den "slutna" exklusiva linjen inte äta tillsammans med icke-församlingsmedlemmar. Vidare skall barnen, när de är i tolvårsåldern, avgöra huruvida de vill tillhöra församlingen eller ej. Om inte, har de ställt sig utanför gemenskapen och får i konsekvens med detta inte äta vid samma bord som föräldrarna. De medlemmar som föredrar den "öppna" linjen kallas av de "slutna" för "spetälska". Denna uppdelning har i många fall gått rätt igenom familje- och släktskapsband. Som exempel

Torsdagen den  
3 april 1975

*Om undersökningar  
av extrema  
minoritetsgrupper*

på konsekvenserna av detta kan nämnas att man inte skakar hand med en "oren" eller "spetälsk". Inte heller erbjuds en sådan sovplats. "Slutna" församlingar finns på ett 15-tal platser i Sverige. "Öppna" församlingar finns bara på ett par platser. Ett yttre gemensamt kännetecken bland de "slutna" är deras vägran att befatta sig med sociala och politiska frågor. Vidare har de misstro mot skolutbildning efter grundskolan. Undantag gäller emellertid för lantbruksskolor. Man intar en pietistisk hållning till det mesta utom till alkoholförtäring.

*De kristna bröderna* utgör en variant på temat om återgång till urförsamlingen genom att de vägrar att organisera sig. De troende skall leva ett heligt och från världen avskilt liv. Man anser sig inte företräda någon ny församling utan endast samma församling som grundades på den första pingstdagen. Alla andra samfundsbildningar stämplas som människoverk och stridande mot den heliga skrift. Man går dock aldrig i polemik med andra kristna. Någon spridning av litteratur förekommer inte. I stället beger sig två "bröder" – en yngre och en äldre – ut för att predika för människorna i hemmen. Denna missionsmetod anser man vara den enda Jesus gett exempel på genom att han sände ut lärjungarna två och två.

Tungor av eld – så kan en tredje huvudgrupp av sekter karakteriseras. De s. k. karismatiska gåvorna, främst tungomålstalet, sätts i centrum. Pingströrelsen hör naturligtvis hit. Huvudströmmen inom pingströrelsen är emellertid nu så väl etablerad att den inte längre kan betraktas som en religiös minoritet. Rörelsens utveckling har dock varit ganska fylld av splitningar, schismer och utbrytningar.

Ur den norska pingströrelsen har *Maranata* vuxit fram. *Maranata* är arameiska och betyder "Du vår Herre, kom!" Den första Maranataförsamlingen bildades i Örebro 1959. Någon egentlig ledare finns knappast, men Arne Imsen får sägas vara mest framträdande. Att kartlägga Maranatarörelsen som helhet i Sverige förefaller vara en hel vetenskap. Ett flertal fraktioner dyker upp och försvinner, andra blir mer bestående. Det finns en hel rad småförsamlingar som f. ö. ryms inom huvudgruppen Tungor av eld: *Betania i Lillån, Göteborgs Fria Församling, Glory-rörelsen i Stockholm, Böneförsamlingen i Stockholm, Världsvid Väckelse* osv.

En helt annan huvudgrupp utgör sådana rörelser som säger sig ha metoder att uppnå eftersträvarsvärda mål i detta livet. De lär ut hur man uppnår hälsa, välstånd och social prestige. Rörelser av detta slag är främst en amerikansk företeelse. Med en gemensam beteckning kallas de New Thought-rörelser. Ett extremfall är här *scientologin* som utfäster sig att stärka klientens psykiska krafter i ungefär samma ordalag och samma annonsteknik som hälsoinstitut bjuder ut sina träningsprogram för kroppen. I den religions-sociologiska litteraturen kallas sekter som scientologin manipulativa sekter. Genom övernaturliga och ofta esoteriska, dvs. hemliga, eller ockulta medel skall världen manipuleras så att det blir gott utbyte av det hela. På det sättet skall människor frälsas. Scientologin började inte som en sekt utan som ett terapeutiskt system. Dess sekteriska art framträdde relativt sent, då den terapeutiska metoden ansågs ha ett slags kosmiskt innehåll och då

mystisk och metafysisk legitimering kunde ges åt vad som tidigare hade varit en pseudovetenskaplig orientering. Rörelsen har ådragit sig ofördelaktig uppmärksamhet, inte främst för sina religiösa utan för sina terapeutiska teorier. Är beteckningen Scientology-kyrkan endast ett täcknamn för att kunna gå in under religionsfrihetslagen? Allt fler ställer sig den frågan. Är scientologin ett modernt kvacksalveri med folks själsliv? Många ställer också den frågan. F. ö. är scientologerna polisanmälda av docenten Åke V. Ström i Lund.

Till gruppen manipulativa rörelser hör också t. ex. *Guru Maharadji-rörelsen* och *Stockholms meditationscenter*. Guru Maharadji tillhör de österländska grupperna. Profeten är den 16-åriga Guru Maharadji från Indien. Han överträffar Kristus, överträffar alla. Han sägs veta allt. Budskapet är: Tro på Guru Maharadji och ljuset går upp omedelbart. Gruppen arbetar med meditation men också med offentliga möten med mycket kraftig extas. Hos Stockholms meditationscenter kan man, enligt uppgift i ett reportage i tidningen Vi, bli invigd som lärjunge till Maharishi Mahesh Yogi för 325 kr. om man är yrkesarbetande, för 225 kr. om man är hemmafru, för 125 kr. om man är pensionär, värnpliktig eller gymnasist, för 75 kr. om man är grundskoleelev, för veckopengen om man är barn. Mästaren för alla rätttrogna transcendentalmeditatörer är Guru Dev. Han var en högt ansedd Vedafilosof i Indien, och hans lärjungar heter Maharishi.

Skillnaden mellan kristen meditation och transcendental är enkelt uttryckt: Vid en kristen meditation fylls människan av ett objekt, Kristus. Vid transcendental meditation fylls hon av mantra, dvs. ett hemligt ord, ofta på sanskrit, för att bli tom – "inre vakenhet utan tankar". Själens tomhet, dess intet, synes vara det man eftersträvar.

En annan väsentlig huvudgrupp är sekter för antroposofi och spiritualism. Det är inte endast tro som bringar frälsning, utan kunskap som ger lösning – frälsning genom kunskap, dvs. gnosticism. Anhängare till antroposofin och spiritualismen finns i andra kyrkor och samfund, liksom utanför den organiserade religionen. Båda riktningarna har emellertid också utvecklat egna samfundsmässiga former, exempelvis *Antroposofiska sällskapet*. Antroposofin vill inte vara någon lära. Människans frihet står i centrum i den antroposofiska världsbilden. Gång på gång betonas att den som vill möta antroposofin måste gå en övningsväg, där ingenting får tas för självklart. Antroposofin är i första hand en forskningsmetod. – Med den moderna spiritualismen menas en mer systematisk önskan och strävan efter att få kontakt med den "andra sidan" och en bestämd tro och filosofi omkring detta. Även spiritualistiska föreningar med rent profan karaktär finns i Sverige. Deras främsta uppgift är att undersöka fenomenen och verka för vetenskaplig bevisföring för fortlevnaden efter döden, inte för den religiösa och filosofiska aspekten på detta.

Till sist kommer en huvudgrupp av sekter som kan få den något pretentiösa rubriken Mänsklighetens enande. Hit hör exempelvis *Baha'i*. Det centrala i Baha'i är uppfattningen att alla de tidigare världsreligionernas grundare och förgrundsgestalter har förkunnat en och samma tro på en

---

*Om undersökningar  
av extrema  
minoritetsgrupper*

enda Gud, *en* progressiv kontinuerlig uppenbarelsereligion, som inspirerat människor i olika tidsåldrar. Man anser att Krishna, Moses, Zoroaster, Buddha, Jesus och Muhammed är jämställda med varandra. Baha'i-religionen har ett världsomfattande socialt reformarbete inskrivet i sitt program. Dit hör kravet att obligatorisk skolundervisning skall genomföras i alla länder. Vidare vill man avskaffa rasfördomar och diskriminering av kvinnan. Man vill också förverkliga tanken på ett universiellt språk och en världsregering. Det internationella Baha'i-samfundet tillhör UNESCO såsom icke statlig, opolitisk organisation.

Herr talman! Detta axplock på ett knappt 20-tal bland de religiösa minoritetsgrupperna i Sverige är inte bara ytterligt summariskt gjort utan utgör bara ungefär en sjättedel av alla sekterna. Axplocket har emellertid i all anspråkslöshet velat spegla något av den oerhörda mångfald som de religiösa minoritetsgrupperna utgör. Vi, som är traditionellt religiösa eller areligiösa, delar inte minoriteternas uppfattningar. Vi kan ändå ana att medlemmarna i dessa grupper känner mening i tillvaron, har moraliska normer. De upplever inte, som måhända en och annan Medelvensson gör, livet som ett meningslöst jagande efter status och prylar.

Herr talman! Minoritetsgrupper får inte vara rättslösa. I ett öppet demokratiskt samhälle får religionsfriheten icke ifrågasättas. Det har justitieministern i dag också klart deklarerat. När detta entydigt är fastlagt måste emellertid också slås fast att sekter som – i religionens namn – uppenbarligen förtrycker den personliga integriteten måste stoppas. Det är här preciseringen skall göras.

Ett av de aktuellaste fenomenen bland sekterna är, förutom de tidigare nämnda manipulativa sekterna, Guds barn. Den är svårplacerad innehållsligt sett. Dess medlemsantal understiger troligen 100. Den är en direkt följd av Jesusrörelsen, men den har som ett vanartigt barn skilt sig från moderorganisationen. Jesusrörelsen tar i dag bestämt avstånd från Guds barns metoder. Att sanningshalten i vissa märkliga, ja, kusliga massmediareferat och artiklar om de nu nämnda aktuella sekterna bör prövas, förefaller det finnas skäl för.

Det kan f. ö. också, till sist, finnas skäl att allvarligt fundera över varför extrema sekter uppstår. I en intervju i Svenska Dagbladet den 14 februari i år säger exempelvis religionspsykologen professor Hjalmar Sundén: "Det är en sorts trolldörr som hålls upp mot det bestående samhället. Det är föräldrarevolt och protester mot konsumtions-samhället, mot politik och ekonomi. --- Fenomenet finns över hela världen och grupperna är mer eller mindre religiöst influerade. Troligen bär anhängarna en förvirrad längtan efter en religiös kärna i tillvaron."

En annan religionspsykolog, prästen Johan Unger, säger i en intervju i tidningen Vår Kyrka, nr 1 år 1975, följande: "Guds barn är kanske framför allt en anklagelse till oss i kyrka och frikyrka. Vad gör vi för att kanalisera behovet av hängivenhet, verklig kristen gemenskap och vilja till radikalt offer? Så länge vi inte kan svara mot sådana elementära behov, ska vi inte förvåna oss över, att rörelser som Guds barn attraherar unga människor."

Vi som är politiker behöver också fundera över den här problematiken. Vi som är politiker i industrisamhällets välfärd måste mer och mer anstränga oss att finna former för att humanisera industrisamhället. I remissdebatten snuddade jag vid dessa problem, sökte efter "ett mjukare samhälle", ett samhälle där mänskliga värden inte får trängas undan eller underordnas kraven på effektivitet och lönsamhet. "Ett mjukare samhälle" förutsätter solidaritet. Solidaritet befriar människan, skyddar henne för exploatering, ger henne möjligheter att leva fullödigare på alla områden. Egoism, konkurrens och profit förkväver däremot solidariteten.

Herr talman! Detta alltför långa anförande – i varje fall så här dags på dygnet – vill jag sammanfatta så här: Religionsfriheten måste garanteras. Därom är vi tydligen helt överens. Men socialstyrelsens skrivning i brevet till överläkarna och biträdande överläkarna vid de psykiatriska klinikerna och öppenvårdsmottagningarna kan ändå få många minoritetsgrupper att känna tvekan inför frågan om religionsfrihetens principer har luckrats upp. Jag räknar med att justitieministern i ytterligare ett inlägg vill klarlägga att han delar min uppfattning att man måste precisera vilken eller vilka grupper som avses. Endast rörelser där uppenbara förtryck av den personliga integriteten kan befäras förekomma skall undersökas och, om förtryck konstateras, stoppas.

Herr justitieministern GEIJER:

Herr talman! Såvitt jag har inhämtat är socialstyrelsens syfte med undersökningen att få kunskap om huruvida det föreligger något samband mellan vissa verksamheter och konstaterade vårdbehov. Beslutet att företa undersökningen omfattar detta och ingenting annat.

Jag vill också erinra om att man vänder sig enbart till befattningshavare på vissa sjukvårdsinrättningar. Man avkräver alltså inte företrädare för några minoritetsgrupper svar på några frågor.

Dessutom vill jag understryka, som svar på herr Lundgrens fråga, att undersökningen inte berör verksamhet i religiösa eller liknande grupper generellt utan bara verksamheten i ett fåtal grupper, och den avser som sagt inte verksamheten som sådan utan bara ett eventuellt samband mellan ett konstaterat vårdbehov och verksamheten.

Herr LUNDGREN (s):

Herr talman! Jag vill kanske några minuter till ägna mig åt den ledare i Svensk Veckotidning som jag omnämnde tidigare. Där står det:

"Vad man kan kritisera Socialstyrelsen för är de oprecisa skrivningar om att det är sambandet mellan psykisk ohälsa och 'religiösa minoritetsgrupper', som skall bevakas.

Att vara minoritetsgrupp är i och för sig inget negativt. Genom skrivelsen får 'religiösa minoritetsgrupper' något suspekt över sig därför att de är 'minoritetsgrupper'. Det är väl snarast extrema yttringar som hotar människors psyke och sociala hälsa, som Socialstyrelsen vill vara uppmärksam på."

Det är naturligtvis inte justitieministerns sak att göra de här slutgiltiga

*Om undersökningar  
av extrema  
minoritetsgrupper*

exakta preciseringarna. Men jag tackar ändå för svaret, därför att det innehöll ett besked att det var ett fåtal av grupperna det gällde. Vi är alltså överens om att religionsfriheten måste garanteras och att därmed följer mycket stor restriktivitet i det här undersökningsarbetet. Jag tackar justitieministern för det klara beskedet.

Det är ju tyvärr så – och detta är väl en av anledningarna till att jag har framställt interpellationen – att socialstyrelsen tidigare fått bakläxa i liknande frågor. Vid det tillfället gällde det Maranatarörelsen. Socialstyrelsen får naturligtvis inte beskyllas för okunnighet om religiösa minoritetsgrupper, men en viss okänslighet tycker jag ibland lyser fram.

Detta är en utomordentligt grannlaga uppgift. Stor varsamhet och ödmjukhet krävs – det gäller människors innersta livs- och gudstro. Men jag är övertygad om att det svar som justitieministern har lämnat i dag, där han sagt att man skall garantera religionsfriheten och att det här gäller ett fåtal grupper, skall vara så klarläggande att några övertramp inte kommer att ske.

Herr GERNANDT (c):

Herr talman! Jag tycker att både justitieministerns och herr Lundgrens uttalanden i den här frågan innehåller mycket värdefulla synpunkter på hela komplexet – detta att religionsfriheten skall garanteras och att dessa frågor är speciellt känsliga när de börjar beröra vad man kan kalla för vårdfrågorna.

Herr Lundgrens omfattande men kanske litet ytliga svep över de olika sekterna gav emellertid intryck av att herr Lundgren måhända inte i detalj vet vad allting handlar om. Jag känner inte till om herr Lundgren själv har studerat saken eller om han har läst en smula ytligt i tidningar och fått litet tips här och där. Jag skall inte gå in i detalj och vill inte gärna polemisera i detta sammanhang, och eftersom jag har väckt en motion om att man verkligen bör pröva vad transcendental meditation kan innebära såsom en teknisk metod att komma i harmoni med sig själv, så får jag återkomma till saken i anslutning till behandlingen av motionen.

Att man skall hålla efter de sekter som är avvikande och kan vara besvärande för människor som råkar in i dem är alldeles klart. Jag vet så väl att vi har t. o. m. djävulsdyrkan här i Sverige. Men det finns också i många av förekommande sekter mycket gott att hämta i kärnan, och man skall nog inte svepa för lättvindigt över allting.

När det gäller t. ex. transcendental meditation, så är den rent tekniska delen med de kriterier som bör följas för en icke religiös syn på utövandet – alltså inte strävan efter kosmiska upplevelser utan den rent tekniska avkopplingsmetoden – fullt fysiologiskt förklarbar och acceptabel. Säkerligen finns det mycket gott på olika håll i övrigt också, men jag skall som sagt inte gå in på detaljer.

Vi skall inte bara fördöma dessa aktiviteter och tro att allt som står i tidningarna är riktigt. Var och en av oss har möjligheter att studera dessa förteelser på närmare håll. Genom att besöka tillställningar av dessa slag

kan vi kanske i vissa fall få en "oroande" syn på verksamheten, i andra fall kan vi däremot få en lugnare syn på frågorna. Var och en av oss bör alltså våga att närma oss dessa företeelser. Det är mycket viktiga problem i samhället, och det räcker kanske inte alltid att ta ställning bara efter att ha hört någon tala illa om en och annan av dessa aktiviteter.

Herr LUNDGREN (s):

Herr talman! I och för sig kan jag förstå att herr Gernandt upplevde det så att jag måhända svepte över detta fält litet för lättvindigt. Men jag har en känsla av att jag ändå frestade mina kammarkamraters tålmod, när de fick lyssna på ett alltför långt anförande så här sent på natten. Jag hade annars kunnat tala flera timmar om dessa saker, men detta är inte rätta platsen för det.

Min ambition är verkligen att inte vara vare sig ytlig eller lättvindig i sådana här sammanhang. Jag är inte expert på dessa frågor, men jag har under ganska lång tid ägnat mig rätt mycket åt att studera dessa intressanta företeelser. Här är det inte fråga om att fördöma dessa grupper. Det hoppas jag verkligen framgick av vad jag sade.

Av de i runt tal 125 religiösa minoritetsgrupper som finns här i landet är det ett ytterligt litet antal som det över huvud taget finns anledning att se närmare på. Det är inte att fördöma dessa människor, herr Gernandt, tvärtom är det att ställa sig på deras sida när jag säger att religionsfriheten i Sverige icke får trädas för när. Det är endast när den personliga integriteten trampas på tårna och man gör våld på andra människors själsliv och kanske "kvackar" som vi skall ingripa. Det skall vi inte göra mot den religiösa utövningen. Men när man i religionens namn trampar in på dessa andra områden, så skall vi vara observanta. Religionsutövningen, herr Gernandt, skall vi ta djupt allvarligt på och inte rota i. Vi har som sagt full religionsfrihet här i landet, och den skall vi slå vakt om!

Herr GERNANDT (c):

Herr talman! Jag är helt övertygad om att herr Lundgren bedriver denna aktivitet med det rätta sinnelaget, och jag vill säga att jag uppskattar vad han här har sagt.

Överläggningen var härmed slutad.

Nr 49

Torsdagen den  
3 april 1975

---

*Om undersökningar  
av extrema  
minoritetsgrupper*

Nr 49

Torsdagen den  
3 april 1975

---

*Meddelande om  
frågor*

## § 9 Meddelande om frågor

Meddelades att följande frågor framställdes

*den 3 april*

Nr 147 av herr *Ullsten* (fp) till fru statsrådet Sigurdsen om höjt biståndsanslag för möjliggörande av ökade katastrofinsatser:

Hur bedömer statsrådet – mot bakgrund av situationen i Indokina – angelägenheten av beslut om högre biståndsanslag för att möjliggöra ökade katastrofinsatser?

Nr 148 av herr *Molin* (fp) till herr industriministern om representation för Göteborgs kommun i den s. k. varvskommissionen:

Är industriministern beredd att medverka till att Göteborgs kommun blir representerad i den s. k. varvskommissionen?

§ 10 Kammaren åtskildes kl. 23.43.

In fidem

BENGT LAMBE

*/Solveig Gemert*