

Fredagen den 1 juni

Kl. 09.00

Trafikpolitiken

§ 1 Justerades protokollet för den 23 maj.

§ 2 Föredrogs och hänvisades
Proposition
1978/79:220 till socialutskottet

§ 3 Föredrogs och hänvisades
Motion
1978/79:2719 till utbildningsutskottet

§ 4 Föredrogs men bordlades åter
Skatteutskottets betänkande 1978/79:53
Utbildningsutskottets betänkande 1978/79:45
Jordbruksutskottets betänkande 1978/79:38

§ 5 Trafikpolitiken

Föredrogs trafikutskottets betänkande 1978/79:18 med anledning av propositionen 1978/79:99 om en ny trafikpolitik jämte motioner m. m.

I propositionen 1978/79:100 bil. 9 (kommunikationsdepartementet) hade regeringen, i avvaktan på proposition i ämnet, föreslagit riksdagen att för budgetåret 1979/80 anvisa

1. till Transportnämnden ett förslagsanslag av 3 200 000 kr., därav tre fjärdedelar att avräknas mot automobilskattemedlen (punkten E 1, s. 117–120),

2. till Bidrag till statens väg- och trafikinstitut ett reservationsanslag av 18 518 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen (punkten E 8, s. 127),

3. till Statens väg- och trafikinstitut: Utrustning ett reservationsanslag av 1 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen (punkten E 9, s. 127–128),

4. till Fraktbidragsnämnden ett förslagsanslag av 825 000 kr. (punkten E 13, s. 130–131),

5. till Transportforskningsdelegationen ett reservationsanslag av 9 859 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen (punkten E 16, s. 134–137),

6. till Bussbidragsnämnden ett förslagsanslag av 1 145 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen (punkten E 17, s. 137–138),

7. till Järnvägar m. m. ett investeringsanslag av 761 700 000 kr. (s. 206–216).

- I propositionen 1978/79:99 hade regeringen (kommunikationsdepartementet) föreslagit riksdagen dels att anta förslagen till
1. lag om ändring i byggnadsstadgan (1959:612),
 2. lag om handikappanpassad kollektivtrafik,
 3. lag om hamninvesteringar,
- dels att
4. godkänna de i propositionen förordade allmänna riktlinjerna för den statliga trafikpolitiken,
 5. godkänna de i propositionen förordade riktlinjerna för den statliga avgiftspolitikerna på trafikområdet samt godkänna att avskrivningar, statskapital och förräntningskrav fick sättas ned för statens järnvägar i enlighet med de i propositionen förordade riktlinjerna,
 6. godkänna de i propositionen förordade riktlinjerna för det framtida järnvägsnätet,
 7. godkänna de i propositionen förordade riktlinjerna för statliga bidrag i samband med nedläggning av järnvägstrafik,
 8. godkänna de i propositionen förordade principerna för ersättning till olönsam järnvägstrafik,
 9. godkänna de i propositionen förordade riktlinjerna för statsbidrag till cykelvägar,
 10. godkänna de i propositionen förordade riktlinjerna för anpassning av den kollektiva trafiken till handikappades behov m. m.,
 11. godkänna att en särskild nämnd med de uppgifter för försök med riksfärdtjänst som i propositionen angetts inrättades den 1 juli 1979,
 12. godkänna de i propositionen förordade riktlinjerna för energihushållning inom transportsektorn,
 13. godkänna de riktlinjer för tillhandahållande av texttelefon åt döva, dövblinda och talskadade som hade angetts i propositionen,
 14. godkänna att en central trafikmyndighet (transportrådet) med uppgifter och organisation enligt de riktlinjer som förordats i propositionen inrättades den 1 januari 1980,
 15. godkänna att transportnämnden, bussbidragsnämnden och fraktbidragsnämnden upphörde när transportrådet hade inrättats,
 16. bemyndiga regeringen att för chefen för transportrådet inrätta en ordinarie tjänst med beteckningen Cp,
 17. bemyndiga regeringen att vidta de åtgärder som behövdes för genomförande av förslagen enligt punkterna 14–16,
 18. till Transportrådet för budgetåret 1979/80 anvisa ett förslagsanslag av 3 387 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen,
 19. till Transportnämnden för budgetåret 1979/80 – med ändring av vad som föreslagits i propositionen 1978/79:100 bil. 9 – anvisa ett förslagsanslag av 1 620 000 kr., därav tre fjärdedelar att avräknas mot automobilskattemedlen,
 20. till Fraktbidragsnämnden för budgetåret 1979/80 – med ändring av vad som föreslagits i propositionen 1978/79:100 bil. 9 – anvisa ett förslagsanslag

av 413 000 kr.,

21. till Bussbidragsnämnden för budgetåret 1979/80 – med ändring av vad som föreslagits i propositionen 1978/79:100 bil. 9 – anvisa ett förslagsanslag av 573 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen,

22. till Bidrag till statens väg- och trafikinstitut, utöver vad som föreslagits i propositionen 1978/79:100 bil. 9, för budgetåret 1979/80 anvisa ett reservationsanslag av 2 600 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen,

23. till Statens väg- och trafikinstitut: Utrustning, utöver vad som föreslagits i propositionen 1978/79:100 bil. 9, för budgetåret 1979/80 anvisa ett reservationsanslag av 399 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen,

24. till Transportforskningsdelegationen, utöver vad som föreslagits i propositionen 1978/79:100 bil. 9, för budgetåret 1979/80 anvisa ett reservationsanslag av 4 000 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen,

25. till Kostnader för försök med riksfärdtjänst för budgetåret 1979/80 under sjätte huvudtiteln anvisa ett reservationsanslag av 20 000 000 kr.,

26. statens järnvägar inom ramen 15 000 000 kr. fick träffa hyresköpsavtal med EUROFIMA,

27. till Järnvägar m. m. för budgetåret 1979/80 anvisa ett investeringsanslag av 870 700 000 kr.,

28. bemyndiga regeringen att vid statens järnvägar inrätta en ordinarie tjänst med beteckning Cp.

Slutligen bereddades riksdagen tillfälle att ta del av vad som i propositionen hade anförts om den framtida vägpolitiken, om den övergripande planeringen på trafikområdet, om prövning av fortsatt järnvägstrafik och om entledigandet av den trafikpolitiska delegationen.

Beträffande det huvudsakliga innehållet i propositionen 1978/79:99 anfördes bl. a. följande:

”I propositionen föreslås att det trafikgrensvisa kostnadsansvarct enligt 1963 års riktlinjer slopas för väg- och järnvägstrafiken och att de rörliga trafikantavgifterna bättre skall anpassas till de samhällsekonomiska marginalkostnaderna. Som en följd härav föreslås att järnvägstrafiken avlastas kapitalkostnader för bannätet motsvarande 215 milj. kr. per år. Härigenom skapas utrymme för taxe- och rabattåtgärder som syftar till en från samhällsekonomisk synpunkt bättre trafikfördelning och ett effektivare utnyttjande av järnvägssystemet. Rabattförsök av den typ som SJ föreslagit kan därmed genomföras.

När det gäller persontrafiken på järnväg föreslås att en stor del av det olönsamma trafiksvaga bannätet förs samman med affärsbanenätet till ett riksnät på vilket persontrafiken skall bibehållas. För att få till stånd en nödvändig upprustning av de trafiksvaga banorna i detta riksnät ges SJ i uppdrag att utarbeta ett långsiktigt investeringsprogram. I fråga om persontrafiken på de mest trafiksvaga bandelarna föreslås att landsvägsalternativ undersöks. I anslutning härtill förutsätts att en ny handläggningsordning kommer att tillämpas. Ett nytt särskilt statsbidrag för ersättningstrafik

föreslås vidare utgå till berörda länshuvudmän.

SJ:s investeringsram för budgetåret 1979/80 föreslås bli utökad med ca 100 milj. kr. Härigenom kan SJ höja järnvägens kapacitet och ytterligare förbättra säkerheten.

I propositionen aviseras en utbyggnad av den övergripande och långsiktiga planeringen på olika nivåer inom trafiksektorn. I anslutning härtill föreslås en breddning och fördjupning av den regionala trafikplaneringen och vissa andra åtgärder för att underlätta de sektorsövergripande avvägningar som måste göras på central nivå.

När det gäller hamnväsendet föreslås ett nytt planeringssystem som skall handhas av sjöfartsverket. För vissa hamninvesteringar föreslås att sjöfartsverket efter anmälan från hamnägaren skall avge utlåtande om investeringens lämplighet. Ett särskilt samarbetsorgan för hamnfrågor föreslås bli knutet till sjöfartsverket.

Förslag läggs vidare fram om inriktningen av den framtida väghållningen, varvid särskilt vägtrafikens säkerhets-, tillgänglighets- och miljöaspekter behandlas. I anslutning härtill föreslås att särskilda anläggningar för cykeltrafik kan bli statsbidragsberättigade.

En successiv handikappanpassning av samtliga färdmedel och terminaler föreslås. För utökad forskning och utveckling föreslås att särskilda medel skall anvisas. Handikappanpassningen av kollektivtrafiken föreslås vidare föreskrivas i en särskild lag. En ny transporttjänst för vissa gravt handikappade, benämnd riksfärdtjänst, föreslås bli inrättad på försök. Försöksverksamheten kostar 20 milj. kr. per år. En central myndighet ges i uppgift att planera, initiera och följa upp handikappanpassningen samt att svara för en samordnande normgivning. Dessutom föreslås att texttelefoner för bl. a. döva skall tillhandahållas av televerket utan att den handikappade behöver betala särskild engångsavgift.

Förslag läggs vidare fram om energibesparande åtgärder inom transportsektorn. Förslagen syftar till en besparing av 4–5 TWh i förhållande till en prognos för år 1990.

På forsknings- och utvecklingsområdet föreslås särskilda insatser när det gäller den kollektiva trafiken och på handikappområdet. Totalt föreslås 5 milj. kr. för ändamålet. Vidare föreslås att transportforskningsdelegationens verksamhet och organisation ses över. Förslag som syftar till att förbättra ekonomin vid statens väg- och trafikinstitut läggs fram.

I propositionen föreslås att transportnämnden, bussbidragsnämnden och fraktbidragsnämnden slås samman till en myndighet, benämnd transportrådet. Förutom de arbetsuppgifter som f. n. åvilar de tre myndigheterna föreslås transportrådet även handha vissa andra frågor, bl. a. inom handikappområdet.”

I detta sammanhang hade behandlats

dels de under allmänna motionstiden vid 1978/79 års riksmöte väckta motionerna

1978/79:273 av Rune Johnsson i Mölndal m. fl. (c),

1978/79:274 av Rune Johnsson i Mölndal m. fl. (c),

1978/79:275 av Marianne Karlsson (c),

1978/79:276 av Bertil Måbrink m. fl. (vpk),

1978/79:277 av Ulla Tillander (c),

1978/79:278 av Ulla Tillander m. fl. (c),

1978/79:279 av Rune Torwald m. fl. (c), vari hemställts att riksdagen för budgetåret 1979/80 skulle av bilskattemedel anvisa 50 milj. kr. såsom statsbidrag till kommunerna för utbyggnad av cykelvägnäten inom ramen för Bidrag till byggande av kommunala vägar och gator,

1978/79:323 av Lennart Andersson (s), vari yrkats att riksdagen beslutade att hemställa hos regeringen om åtgärder för att projektera en genomgripande ombyggnad och upprustning av järnvägsstationen Södertälje Södra,

1978/79:324 av Nils Berndtson m. fl. (vpk), vari föreslagits att riksdagen hos regeringen begärde förslag rörande en upprustning av järnvägsstationerna i enlighet med vad som anförts i motionen,

1978/79:326 av Margit Odelsparr (c) och Martin Olsson (c),

1978/79:372 av Stig Alftin m. fl. (s), vari hemställts att riksdagen som sin mening gav regeringen till känna vad som anförts i motionen om samordning mellan statliga verk,

1978/79:375 av Märta Fredrikson m. fl. (c),

1978/79:378 av Gudrun Sundström m. fl. (s),

1978/79:453 av Arne Andersson i Gamleby m. fl. (s),

1978/79:455 av Gunnar Björk i Gävle m. fl. (c),

1978/79:458 av Ove Karlsson m. fl. (s), vari hemställts att riksdagen hos regeringen begärde en utredning om möjligheterna att utnyttja Dalälven som sjötransportled från Siljan till Bottenhavet,

1978/79:460 av Elvy Nilsson m. fl. (s), vari hemställts att riksdagen skulle

hos regeringen anhålla att en utredning tillsattes med uppgift att utreda förutsättningarna för ett statligt övertagande av NKLJ-banan i Värmland,

1978/79:526 av Kerstin Andersson i Hjärtum (c) och Kerstin Göthberg (c),

1978/79:529 av Kurt Hugosson m. fl. (s),

1978/79:530 av Gunnel Jonäng m. fl. (c), vari hemställts att riksdagen hos regeringen begärde en översyn av möjligheterna att tillföra SJ-verkstäderna i Bollnäs nya arbetsobjekt för att åstadkomma en positiv utveckling,

1978/79:531 av Marianne Karlsson (c), vari hemställts att riksdagen beslutade att hos regeringen anhålla om åtgärder, som möjliggjorde en upprustning av den s. k. Hästholmenbanan mellan Mjölby och Ödeshög.

1978/79:534 av Johan Olsson m. fl. (c),

1978/79:535 av Knut Wachtmeister (m) och Rune Rydén (m),

1978/79:536 av Håkan Winberg (m), vari hemställts att riksdagen hos regeringen begärde att en upprustning av järnvägslinjen Forsmo–Hoting skulle komma till stånd,

1978/79:568 av Roland Sundgren m. fl. (s),

1978/79:635 av Tore Claeson (vpk), vari föreslagits att riksdagen uttalade att en omfattande upprustning och ombyggnad av Södertälje Södra järnvägsstation snarast borde komma till stånd och hemställde hos regeringen om förslag härom,

1978/79:636 av Georg Danell (m),

1978/79:638 av Åke Gustavsson m. fl. (s), vari hemställts att riksdagen beslutade att hos regeringen begära snara förslag om upprustning av i motionen nämnda säkerhetsmässigt eftersatta järnvägsbanor,

1978/79:639 av Rolf Hagel (apk) och Alf Lövenborg (apk), vari föreslagits att riksdagen hos regeringen skulle anhålla att den trafikpolitiska utredningen fick i uppdrag att snabbutreda frågan om en 50-procentig taxesänkning av SJ:s personbefordran och liknande justeringar för godstrafiken,

1978/79:645 av Sven Mellqvist m. fl. (s), vari såvitt nu var i fråga (yrkandena 1–5) hemställts att riksdagen beslutade

1. att som sin mening ge regeringen till känna vad som anförts i motionen om åtgärder på bred front mot olycksrisker för oskyddade trafikanter,

2. att som sin mening ge regeringen till känna vad som anförts i motionen om trafiksäkerhetsinformationens inriktning,

3. att som sin mening ge regeringen till känna vad som anförts i motionen om körkortsutbildningen,

4. att som sin mening ge regeringen till känna vad som anförts i motionen om särskilda åtgärder för mopedisters trafiksäkerhet,

5. att som sin mening ge regeringen till känna vad som anförts i motionen om trafiksäkerhetsforskningens inriktning,

1978/79:742 av Stig Alftin (s), vari hemställdes att riksdagen som sin mening gav regeringen till känna vad i motionen anförts om SJ:s verksamhet i Bollnäs,

1978/79:743 av Anders Björck (m),

1978/79:744 av Bertil Dahln (fp), vari hemställdes att riksdagen som sin mening gav regeringen till känna vad i motionen anförts angående borttagande av den s. k. snitttaxan.

1978/79:745 av Eric Hägelmark (fp),

1978/79:747 av Tore Nilsson (m),

1978/79:941 av Gösta Andersson m. fl. (c, m, fp), vari hemställdes att riksdagen beslutade

1. att som sin mening ge regeringen till känna vad som anförts i motionen angående behovet av en ökad turtäthet för persontrafiken på järnvägsnätet i Kalmar län,

2. att som sin mening ge regeringen till känna vad som anförts i motionen angående underhållet och upprustningen av järnvägsnätet i Kalmar län för att öka reshastigheten och säkerheten,

3. att som sin mening ge regeringen till känna vad som anförts i motionen angående behovet av att bibehålla nuvarande personella service vid Högsby station,

4. att som sin mening ge regeringen till känna vad som anförts i motionen angående behovet av att SJ:s nya rälsbussar sattes i trafik i Kalmar län,

1978/79:945 av Rolf Dahlberg (m) och Rolf Clarkson (m).

1978/79:947 av Bertil Fiskesjö m. fl. (c),

1978/79:951 av Thorbjörn Fälldin m. fl. (c), vari såvitt nu var i fråga (yrkandena 1-2, 3 a-d, 3 f-m) hemställdes att riksdagen skulle

1. hos regeringen anhålla om förslag till ändring av statsbidragsbestämmelserna så att de även omfattade fast anläggning för elektrisk bussdrift,

2. hos regeringen anhålla om förslag till lag så att möjligheter gavs för kommun att begränsa biltrafiken i storstädernas inre delar,

3. hos regeringen ge till känna vad som anförts i motionen angående
a) att vägplaneringens organisation skulle bygga på länsdemokratiska principer,

b) en ökad samordning mellan statens järnvägar och andra trafikgrenar,

c) statens järnvägars framtida utveckling,

d) olönsamma bandelar,

f) glesbygdstrafiken,

g) tätortstrafikens miljöproblem,

h) åtgärder för att förstärka kollektivtrafikens roll i tätortstrafiken,

i) kollektivtrafikens ställning som planeringsfaktor i byggnadslagstiftningen.

j) ökad säkerhet och trygghet i trafiken särskilt för utsatta grupper,

k) Öresundsförbindelserna,

l) sjöfarten,

m) civila luftfarten,

1978/79:955 av Gunnel Jonäng m. fl. (c) vari hemställdes

1. att riksdagen uttalade sig för en bibehållen decentralisering av hamnväsendet till förmån för de mindre och medelstora hamnkommunerna,

2. att riksdagen uttalade att någon försämring av lotsningsservicen ej fick ske utan att lotsstationerna i Hölick och Ljusne bibehölls,

3. att riksdagen hos regeringen begärde att någon omorganisation av hamnväsendet, sjöfartsverket och lotsväsendet ej kom till stånd på grundval av nu föreliggande utredningsmaterial,

4. att riksdagen hos regeringen begärde en parlamentarisk utredning om det svenska hamnväsendet, sjöfartsverkets organisation samt en kommunalisering av lotsväsendet,

1978/79:956 av Gunnel Jonäng m. fl. (c), vari hemställdes att riksdagen hos regeringen begärde åtgärder för bättre tågförbindelser och moderna vagnar på sträckan Gävle–Ockelbo–Bollnäs–Ljusdal,

1978/79:957 av Marianne Karlsson (c),

1978/79:961 av Elvy Nilsson m. fl. (s), vari hemställdes att riksdagen hos regeringen begärde utredning av SJ:s möjligheter att införa s. k. lågprislinje även då det gällde godstransporter,

1978/79:962 av Tore Nilsson m. fl. (m),

1978/79:963 av Ivar Nordberg m. fl. (s), vari hemställdes att riksdagen som sin mening gav regeringen till känna vad som i motionen anförts om byggandet av ett dubbelspår mellan Älvsjö och Flemingsberg,

1978/79:964 av Joakim Ollén m. fl. (m),

1978/79:965 av Gunnar Olsson m. fl. (s),

1978/79:968 av Roland Sundgren m. fl. (s),

1978/79:969 av Ivan Svanström m. fl. (c),

1978/79:970 av Oswald Söderqvist (vpk) och Tore Claeson (vpk), vari föreslagits att riksdagen hos regeringen hemställde om en utredning om utbyggnad av sjöfartslederna till Uppsala och Enköping.

1978/79:971 av Ulla Tillander (c), vari hemställts att riksdagen hos regeringen begärde utredning och förslag angående upprustning av västkustbanan mellan Malmö och Göteborg.

1978/79:973 av Håkan Winberg (m) och Margaretha af Ugglas (m), vari hemställts att riksdagen hos regeringen begärde utredning och förslag så att möjligheter skapades att köpa avståndsrelaterade genomgående biljetter för resor som skedde med olika trafikmedel.

1978/79:1396 av Elis Andersson (c), vari hemställts att riksdagen hos regeringen skulle anhålla om förslag angående ändrade statsbidragsbestämmelser, så att om- och nybyggnad av spårtrafikanläggningar för allmän trafik även utan krav på planskilda korsningar och egen banvall blev bidragsberättigade, liksom ombyggnad av tunnelbanor, under förutsättning att de var av väsentlig betydelse för kollektiv persontrafik av lokal karaktär.

1978/79:1398 av Gösta Bohman m. fl. (m), vari såvitt nu var i fråga (yrkandena 1, 2, 5 och 7) hemställts att riksdagen skulle

1. uttala att trafikpolitiken i största möjliga utsträckning borde styras av fri konkurrens och prisbildning under beaktande av regionalpolitiska förutsättningar samt miljö- och trafiksäkerhetskrav,

2. uttala att primärkommunerna borde ges ett direkt inflytande över väganlagen när det gällde mindre projekt,

5. anhålla att regeringen uppdrog åt luftfartsverket att utarbeta nya luftfartsavgifter i syfte att stimulera lågprispolitik och passagerartillskott inom inrikesflyget,

7. uttala att väganlagen på ett neutralt sätt borde kunna användas för bidrag till byggande av kollektiva trafikanläggningar.

1978/79:1402 av Arne Fransson (c) och Gösta Andersson (c), vari hemställts

1. att riksdagen beslutade att den regionala vägplaneringen snarast skulle överföras till de folkvalda landstingen enligt de synpunkter som framförts i

motionen,

2. att riksdagen beslutade att de fasta boredningsgrupperna för vägplaneringen på länsnivå endast skulle vara inrättade till den tidpunkt då de folkvalda landstingen övertog vägplaneringen,

3. att riksdagen beslutade att revideringsintervallen i samband med att de folkvalda landstingen övertog vägplaneringen blev vart tredje år,

1978/79:1405 av Kerstin Göthberg (c) och Kerstin Andersson i Hjärtum (c).

1978/79:1407 av Karl Hallgren m. fl. (vpk), vari föreslagits att riksdagen med instämmande i motionens syfte hos regeringen hemställde att regeringen lät skyndsamt utreda frågan om möjligheterna till en ökad satsning på upprustning av kanaler och övriga inre vattenvägar samt vissa insjö- och kusthamnar i syfte att kraftigt öka sjöfartens andel av godstransporterna,

1978/79:1411 av Sune Johansson m. fl. (s).

1978/79:1412 av Sven Johansson (c) och Arne Magnusson (c),

1978/79:1413 av Sven Lindberg m. fl. (s),

1978/79:1414 av Sven Mellqvist m. fl. (s), vari hemställts att riksdagen beslutade att rationaliseringsåtgärder från sjöfartsverkets sida som kunde medföra strukturförändringar av betydelse inom svenskt hamnväsende ej fick ske utan riksdagens prövning.

1978/79:1417 av Kjell Nilsson (s) och Bengt Fagerlund (s),

1978/79:1418 av Yngve Nyquist m. fl. (s),

1978/79:1424 av Rolf Rämgård m. fl. (c), vari hemställts att riksdagen som sin mening gav regeringen till känna vad som i motionen anförts beträffande utbyggnaden av järnvägen samt att projektet Dala kanal utvärderades från miljösynpunkt och samhällsekonomisk synpunkt,

1978/79:1425 av Sten Svensson m. fl. (m, s, c, fp), vari hemställts att riksdagen beslutade att hos regeringen anhålla om att frågan om elektrifiering av bredsparlinjen Gårdsjö-Håkantorp togs upp till övervägande inom pågående trafikpolitisk beredning eller av en annan särskild utredning.

1978/79:1426 av Lars-Ingvar Sörenson m. fl. (s), vari hemställts att riksdagen hos regeringen skulle anhålla att i nästa budgetarbete inplanerades upprustning

a) av västkustbanan, främst med avseende på utbyggnaden av nödvändiga förlängningar av mötesspår på de mellanliggande stationerna,

b) av Bohusbanan, främst i den uppföljande sträckningen Uddevalla–Smedberg, så att SJ:s möjligheter att i berörd region ytterligare hävda och utveckla sin ställning på transportmarknaden främjades,

1978/79:1427 av Lars Werner m.fl. (vpk), vari föreslagits

1. att riksdagen beslutade anvisa 50 000 000 kr. för fortsatt upprustning av inlandsbanan, varav 10 000 000 kr. beräknades för påbörjande av upprustning av sidolinjen Forsmo–Hoting,

2. att riksdagen hos regeringen hemställde om att i samband med budgeten 1980/81 förelägga riksdagen en konkret tidsplan för upprustning av inlandsbanan med sidolinjer,

1978/79:1616 av Georg Danell m. fl. (m), vari såvitt nu var i fråga (yrkandet 2) hemställts att riksdagen uttalade att väganslagen på ett neutralt sätt borde kunna användas för bidrag till byggande av kollektivtrafikanläggningar,

1978/79:1641 av Lars Werner m. fl. (vpk), vari föreslagits att riksdagen beslutade

1. att hos regeringen hemställa om åtgärder för en förbättrad kollektivtrafik – såväl statlig som kommunal – av sådan omfattning att 10 000 ytterligare tjänster inrättades,

2. att hos regeringen hemställa om utarbetande av ett program för att förnya trafiksystemen, förbättra och bygga ut kollektivtrafik och inrikes sjöfart,

1978/79:1939 av Nils Berndtson (vpk) och Eva Hjelmström (vpk), vari föreslagits att riksdagen hos regeringen skulle anhålla att åtgärder vidtogs för att överföra NKLJ i statlig ägo och inordna företaget i det övriga järnvägsnätet,

1978/79:1941 av Pär Granstedt m. fl. (c),

1978/79:1942 av Eric Hägelmark (fp) och Esse Petersson (fp),

1978/79:1943 av Börje Hörnlund m. fl. (c),

1978/79:1947 av Arne Magnusson m. fl. (c), vari hemställts att riksdagen beslutade hos regeringen anhålla att som pilotprojekt för upprustning av järnvägslinjer valdes upprustning av järnvägslinjen Halmstad–Nässjö i enlighet med vad i motionen anförts,

1978/79:1948 av Bertil Måbrink m. fl. (vpk), vari föreslagits att riksdagen hos regeringen hemställde

1. att en parlamentarisk utredning tillsattes med uppgift att framlägga förslag om den framtida hamn- och lotsorganisationen, varvid sysselsättnings- och miljöaspekter samt sjösäkerhetsaspekter skulle beaktas och

målsättningen vara att bevara och utveckla samtliga hamnar,

2. att den planerade koncentrationen av hamnar och lotsstationer stoppades i avvaktan på den föreslagna parlamentariska utredningens förslag samt riksdagens ställningstagande,

1978/79:1960 av Marianne Ståhlberg m. fl. (s),

1978/79:1961 av Karl-Erik Svartberg m. fl. (s),

1978/79:2133 av Lars Werner m. fl. (vpk), vari såvitt nu var i fråga (yrkandena 1 och 2) föreslagits

1. att riksdagen hos regeringen hemställde om förslag på grundval av HAKO-utredningens (Handikappanpassad kollektivtrafik) betänkande (SOU 1975:68) att snarast föreläggas riksdagen,

2. att riksdagen uttalade att detta förslag borde innehålla dels förslag om åtgärder som omedelbart kunde företas, dels ett femårsprogram för handikappanpassning av kollektivtrafiken,

dels de med anledning av propositionen 1978/79:99 väckta motionerna

1978/79:2219 av Rolf Hagel (apk) och Alf Lövenborg (apk), vari föreslagits att riksdagen beslutade att som sin mening ge regeringen till känna vad som i motionen anförts om järnvägsnedläggningar eller begränsningar av persontrafiken på vissa bandelar.

1978/79:2226 av Ove Karlsson m. fl. (s), vari hemställts

1. att riksdagen beslutade uttala sig för att Västerdalsbanan Malung-Repbäcken hänfördes till de trafiksvaga bandelar som sammanfördes med affärsbanenätet till ett riksnät, på vilket persontrafiken skulle bibehållas inom det tidsperspektiv som nu kunde överblickas,

2. att riksdagen uttalade sig för att även bandelen Mora-Sveg fick behållas i framtiden,

3. att riksdagen i enlighet med vad som i motionen anförts uttalade sig för att den s. k. snittaxan försvann,

1978/79:2227 av Iris Mårtensson m. fl. (s), vari hemställts att riksdagen hos regeringen begärde att bandelen Ljusdal-Hudiksvall skulle upptas i kategori som krävde ytterligare utredning innan ställningstagande gjordes.

1978/79:2228 av Ivan Svanström (c), vari föreslagits att riksdagen vid behandling av propositionen om en ny trafikpolitik uttalade

1. att järnvägslinjen Västervik-Bjärka Säby (Linköping) borde hänföras till riksnätet,

2. att bandelen Västervik-Hultsfred-Växjö eventuellt borde breddas och i varje fall upprustas samt undantas från kommande nedläggningsprövning.

skulle

1. besluta att den i propositionen föreslagna avlastningen av SJ:s fasta kostnader skulle omprövas efter en treårsperiod,

2. godkänna vad i motionen anförts om bibehållande och upprustning av inlandsbanan,

3. besluta att någon omprövning av bidraget till ersättningstrafik för nedlagd järnvägstrafik ej skulle ske efter fem år,

4. som sin mening ge regeringen till känna vad i motionen anförts om åtgärder på kort och lång sikt för att möjliggöra ett ökat vägbyggande och därmed uppnå väsentliga trafiksäkerhetsmål,

5. som sin mening ge regeringen till känna vad i motionen anförts beträffande kollektivtrafik och persontrafik i tätort,

6. hos regeringen anhålla om utredning angående transportforskning i enlighet med vad i motionen anförts,

1978/79:2259 av Nils Hörberg (fp),

1978/79:2260 av Nils Hörberg (fp),

1978/79:2310 av Sven-Erik Nordin (c), vari hemställts

1. att riksdagen som sin mening gav regeringen till känna att persontrafiken borde behållas på Forsmo–Hotingbanan,

2. att riksdagen som sin mening gav regeringen till känna vad i motionen anförts om omedelbar upprustning av bansträckan Forsmo–Hoting,

1978/79:2311 av Hans Nyhage m. fl. (m), vari hemställts att riksdagen uttalade att nedläggning av bandelarna Falköping–Landeryd, (Borås) Gånghester–Ulricehamn och Borås–Varberg ej fick komma till stånd förrän överenskommelse träffats med berörda kommuner rörande ersättningsfrågorna,

1978/79:2312 av Kalevi Wernebrink (c),

1978/79:2353 av Gösta Andersson m. fl. (c, s, m), vari hemställts

1. att riksdagen beslutade att järnvägstrafiken på banan Nässjö–Nybro hänfördes till riksnätet på vilket persontrafiken skulle bibehållas,

2. att riksdagen som sin mening uttalade att de nya motorvagnar som SJ planerade att sätta i trafik snarast sattes in på bandelen Nässjö–Nybro för att stimulera till en ökad persontrafik,

1978/79:2354 av Bertil Jonasson m. fl. (c), vari hemställts att riksdagen som sin mening gav regeringen till känna vad som i motionen anförts om ett bevarande av persontrafiken på järnvägslinjerna Arvika–Bengtsfors, Lesjöfors–Filipstad–Daglösen samt Nykroppa–Kristinehamn,

1978/79:2355 av Sture Korpås (c) och Kerstin Göthberg (c), vari hemställts

att riksdagen som sin åsikt uttalade att bandelen Enköping–Uppsala borde föras till affärsbanenätet på vilket persontrafik skulle bibehållas,

1978/79:2356 av Elvy Nilsson m. fl. (s), vari hemställts

1. att riksdagen avvisade förslaget till indelning av det trafiksvaga bannätet,

2. att riksdagen uttalade sig för att de regionala länshuvudmännen förutsättningslöst fick pröva utformningen av det framtida järnvägsnätets indelning,

1978/79:2374 av Arne Andersson i Gamleby m. fl. (s), vari hemställts att riksdagen i anslutning till ställningstagandet till propositionen 1978/79:99 uttalade att bandelen Västervik–Bjärka Säby hänfördes till riksbanenätet,

1978/79:2375 av Arne Andersson i Gamleby m. fl. (s), vari hemställts att riksdagen som sin mening gav regeringen till känna vad i motionen anförts om upprustning av bandelarna Jenny–Hultsfred, Hultsfred–Växjö och Nässjö–Nybro,

1978/79:2376 av Anders Björck (m) och Erik Hovhammar (m), vari hemställts att riksdagen beslutade att bandelen Nässjö–Nybro sammanfördes med affärsbanenätet till det riksnät på vilket persontrafiken skulle bibehållas inom överskådlig framtid,

1978/79:2377 av Karl Boo m. fl. (c), vari hemställts att riksdagen som sin mening gav regeringen till känna

1. att inlandsbanan borde upprustas och förstärkas och i sin helhet komma att ingå i riksbanenätet,

2. att järnvägssträckan Borlänge–Sälen borde upprustas och byggas ut och att den skulle finnas kvar i riksbanenätet,

3. i övrigt vad i motionen anförts,

1978/79:2378 av Olle Eriksson (c) och Kerstin Andersson i Hjärtum (c), vari hemställts att riksdagen avvisade förslaget att nedläggningspröva persontrafiken på bandelen Mellerud–Bengtstors–Arvika,

1978/79:2379 av Thorbjörn Fälldin m. fl. (c), vari hemställts att riksdagen beslutade

1. att anta förslaget till lag om hamninvesteringar med komplettering i enlighet med vad som anförts i motionen,

2. att som sin mening ge regeringen till känna vad som anförts i motionen angående avskrivningar, statskapital och förräntningar för statens järnvägar,

3. att med avslag på propositionens yrkande 5 som sin mening ge regeringen till känna vad som anförts i motionen beträffande riktlinjerna för den statliga avgiftspolitikerna på trafikområdet,

4. att med avslag på propositionens yrkande 6 som sin mening ge regeringen till känna vad som anförts i motionen beträffande riktlinjerna för det framtida järnvägsnätet,

5. att med avslag på propositionens yrkande 7 som sin mening ge regeringen till känna vad som anförts i motionen beträffande principerna för ersättning till olönsam järnvägstrafik,

6. att under budgetåret 1979/80 reservera ytterligare minst 10 milj. kr. inom ramen för reservationsanslaget för byggande av kommunala vägar av 350 milj. kr. för byggande av cykelbanor,

7. att med avslag på vad som anförts i propositionen beträffande statsbidragsregler för kollektivtrafik ge regeringen till känna vad som anförts i motionen beträffande statsbidragsregler för kollektivtrafik,

8. att med avslag på vad som anförts i propositionen beträffande lagliga möjligheter för kommun att styra och begränsa tätortstrafik ge regeringen till känna vad som anförts i motionen beträffande lagliga möjligheter för kommun att styra och begränsa tätortstrafiken,

9. att som sin mening ge regeringen till känna vad som anförts i motionen angående riktlinjer för anpassning av den kollektiva trafiken till handikappades behov,

10. att med avslag på vad som anförts i propositionen beträffande regional trafikplanering ge regeringen till känna vad som anförts i motionen beträffande länsdemokratisk förankring i den regionala trafikplaneringen,

11. att som sin mening ge regeringen till känna vad som anförts i motionen beträffande riktlinjer för energihushållning inom transportsektorn,

12. att godkänna att en central trafikmyndighet (transportrådet) inrättades den 1 januari 1980 samt att ge regeringen till känna vad i motionen anförts beträffande uppgifter, organisation och lokalisering,

13. att bemyndiga regeringen att i övrigt vidta de åtgärder som behövdes för genomförande av förslagen under yrkandena 14-17 i propositionen med beaktande av vad som anförts i motionen,

14. att till Järnvägar m. m. för budgetåret 1979/80 anvisa ett med 25 milj. kr. förhöjt investeringsanslag av 895 700 000 kr.,

15. att som sin mening ge regeringen till känna vad som anförts i motionen beträffande

a) ett parlamentariskt organ med uppgift att stimulera samarbetet mellan de statliga trafikföretagen,

b) samordning av taxorna för olika kollektiva färdmedel,

c) länshuvudmännens ersättning till SJ vid utnyttjande av tåg för lokal och regional trafik,

d) riktlinjer för taxis roll i kollektivtrafiken,

e) den framtida vägpolitiken och de ekonomiska insatserna på detta område,

f) åtgärder för att i inre stödområdet åstadkomma förhållandevis lägre bilkostnader,

1978/79:2380 av Anne-Marie Gustafsson m. fl. (c), vari hemställts att

riksdagen avvisade förslaget att nedläggningspröva persontrafiken på bandelarna Falköping–Landeryd och Karlsborg–Skövde,

1978/79:2381 av Lars-Ove Hagberg (vpk), vari föreslagits

1. att riksdagen uttalade att bandelen Malung–Borlänge borde garanteras fortsatt trafik och hemställde hos regeringen om förslag till medel för upprustning av bandelen,

2. att riksdagen hos regeringen hemställde om förslag till återupprustning av bandelen Malung–norra Dalarna,

3. att riksdagen uttalade att ingen persontrafik fick inskränkas på nuvarande delar av inlandsbanan och hos regeringen hemställde om förslag för återupprustning av inlandsbanan vad gällde delen Mora–Kristinehamn,

1978/79:2382 av Eva Hjelmström (vpk) och Nils Berndtson (vpk), vari föreslagits att riksdagen hos regeringen hemställde

1. att bandelen Lesjöfors–Kristinehamn tillförsäkrades fortsatt persontrafik,

2. att bandelen upprustades och ny vagnmateriel (motorvagnar) sattes in för att få till stånd en bättre persontrafikstandard,

1978/79:2383 av Margot Håkansson (fp), vari hemställts att riksdagen som sin mening gav regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av att persontrafiken upprätthölls på bandelen Älmhult–Sölvesborg,

1978/79:2384 av Bertil Johansson m. fl. (c), vari hemställts att riksdagen beslutade uttala sig för förnyad prövning om fortsatt persontrafik på bandelen Älmhult–Sölvesborg,

1978/79:2385 av Bertil Johansson m. fl. (c, s), vari hemställts att riksdagen beslutade avslå propositionen 1978/79:99 i den del som berörde prövning om fortsatt persontrafik av bandelarna Växjö–Hultsfred och Nässjö–Nybro,

1978/79:2386 av Erik Johansson i Simrishamn m. fl. (s), vari hemställts att riksdagen vid sin behandling av frågan om den framtida utformningen av riksbanenätet beaktade vad i motionen anförts beträffande bandelen Ystad–Tomelilla–Simrishamn,

1978/79:2387 av Rune Jonsson i Husum m. fl. (s),

1978/79:2388 av Gösta Karlsson (c) och Tage Sundkvist (c), vari hemställts att riksdagen vid behandlingen av propositionen 1978/79:99 uttalade att persontrafiken på bandelen Strängnäs–Åkers styckebruk borde bibehållas,

1978/79:2389 av Wiggo Komstedt (m), vari hemställts att riksdagen skulle

1. uttala att den aviserade utredningen om samordning av taxorna

skyndsamt tillsattes,

2. bemyndiga regeringen att anpassa statsbidraget till busstrafiken så att de negativa effekterna eliminerades i enlighet med vad i motionen anförts,

1978/79:2390 av Wiggo Komstedt m. fl. (m), vari hemställts att riksdagen begärde att regeringen i 1980/81 års budgetproposition framlade en plan för ombyggnad av de mest trafikfarliga vägsträckorna i det svenska vägnätet,

1978/79:2391 av Thorsten Larsson m. fl. (c),

1978/79:2392 av Kjell Mattsson m. fl. (c), vari hemställts att riksdagen beslutade att bandelen Lysekil–Smedberg fördes till gruppen riksnät på vilket persontrafik skulle bibehållas,

1978/79:2393 av Kerstin Nilsson (s) och Frida Berglund (s), vari hemställts att riksdagen som sin mening gav regeringen till känna att vid den fortsatta prövningen av järnvägsnätet skulle beaktas vad som anförts i motionen om bandelarna Boden–Haparanda, Karungi–Övertorneå,

1978/79:2394 av Lennart Nilsson m. fl. (s), vari hemställts att riksdagen beslutade som sin mening ge regeringen till känna att persontrafiken på bandelen Lysekil–Smedberg (Munkedal) ytterligare utreddes inom ramen för den fortsatta trafikplaneringen,

1978/79:2396 av Johan Olsson m. fl. (c), vari hemställts att riksdagen beslutade

1. att bandelen Ljusdal–Hudiksvall hänfördes till det bestående riksnätet,

2. att bandelen Ljusdal–Hudiksvall skulle ingå i en plan för upprustning de närmaste åren, varvid medel för sysselsättningsskapande åtgärder borde kunna användas,

1978/79:2397 av Olof Palme m. fl. (s), vari hemställts att riksdagen beslutade

1. godkänna de riktlinjer för trafikpolitiken som förordats i motionen,

2. avslå regeringens förslag till lag om hamninvesteringar,

3. till regeringen återförvisa propositionens avsnitt 7 Vissa planerings- och investeringsfrågor med begäran att regeringen skulle återkomma till riksdagen med förslag till riktlinjer,

4. begära att regeringen vid redovisningen av förnyat förslag om den regionala trafikplaneringen beaktade vad som anförts i motionen,

5. begära att regeringen vid redovisningen av förnyat förslag om hamnplaneringen beaktade vad som anförts i motionen,

6. begära att regeringen vid redovisningen av förnyat förslag om bebyggelseplaneringen beaktade vad som anförts i motionen om komplettering av byggnadslagstiftningen så att kollektivtrafiken uttryckligen angavs som en

planeringsfaktor,

7. avslå vad regeringen föreslagit under avsnitt 4.2 Det framtida järnvägsnätet.

8. som sin mening ge regeringen till känna vad i motionen anförts om det framtida järnvägsnätets utformning,

9. fastställa ett riksnät på vilket persontrafik skulle bibehållas i enlighet med vad som angivits i motionen,

10. avvisa förslaget i propositionen att det statliga bidraget till alternativtrafik skulle kunna upphöra efter en femårsperiod,

11. som sin mening ge regeringen till känna vad som i motionen anförts om riktlinjer för hur ersättningen till SJ skulle regleras när kommuner och landsting begärde tjänster av SJ,

12. som sin mening ge regeringen till känna vad som i motionen anförts om statsbidragets utformning om huvudmännen ersatte järnvägen med ett landsvägsalternativ,

13. som sin mening ge regeringen till känna vad i motionen anförts om upprättande av en investeringsplan för järnvägen,

14. som sin mening ge regeringen till känna vad som i motionen anförts om upprättande av en investeringsplan för järnvägen,

15. som sin mening ge regeringen till känna vad som i motionen anförts om en utredning om samarbetet mellan de inom SJ-koncernen ingående företagen,

16. som sin mening ge regeringen till känna vad i motionen anförts om de framtida förutsättningarna för spårbunden gods- och persontrafik som berörde Storstockholmsregionen,

17. till Järnvägar m. m. för budgetåret 1979/80 anvisa ett i förhållande till regeringens förslag med 75 000 000 kr. förhöjt investeringsanslag av 945 700 000 kr.,

18. till regeringen återförvisa propositionens avsnitt 5.1 Vägpolitiken med begäran att regeringen skulle återkomma till riksdagen med förslag till riktlinjer,

19. begära att regeringen vid redovisningen av förnyat förslag till vägpolitik beaktade vad som i motionen anförts om mål och riktlinjer för vägpolitiken,

20. som sin mening ge regeringen till känna vad som i motionen anförts om statsbidrag till cykelvägar,

21. som sin mening ge regeringen till känna vad som anförts i motionen om åtgärder på bred front mot olycksrisker för oskyddade trafikanter,

22. som sin mening ge regeringen till känna vad i motionen anförts om regler för arbets- och vilotid,

23. som sin mening ge regeringen till känna vad i motionen anförts om en skärpt övervakning av den yrkesmässiga lastbilstrafiken,

24. avslå vad regeringen föreslagit under avsnitt 6.2 Kollektivtrafik i tätort,

25. som sin mening ge regeringen till känna vad i motionen anförts om genomförande av kollektivtrafikutredningens förslag,

26. som sin mening ge regeringen till känna vad i motionen anförts om inriktningen av utredningsarbetet avseende bidragsgivning till kommunala allmänna vägar och gator,

27. som sin mening ge regeringen till känna vad i motionen anförts om statsbidrag till skolresor,

28. som sin mening ge regeringen till känna vad i motionen anförts om kommunal huvudmans förträdesrätt till beställningstrafiktillstånd,

29. som sin mening ge regeringen till känna vad i motionen anförts om taxirörelsen,

30. som sin mening ge regeringen till känna vad i motionen anförts om kommunernas rätt att använda gatumark för parkering,

31. som sin mening ge regeringen till känna vad i motionen anförts om en särskild kollektivtrafikberedning,

32. som sin mening ge regeringen till känna vad som i motionen anförts om en utredning om statsbidrag till fasta investeringar för eldrivna bussar,

33. som sin mening ge regeringen till känna vad i motionen anförts om att förbättra bilarnas bränsleekonomi,

34. som sin mening ge regeringen till känna vad i motionen anförts om skatt på eldrivna bussar,

35. hos regeringen anhålla att regeringen upprättade ett särskilt utvecklingsbolag i enlighet med vad som anförts i motionen,

36. som sin mening ge regeringen till känna vad i motionen anförts om utbildningen för tekniker och administratörer på trafikområdet,

37. som sin mening ge regeringen till känna vad i motionen anförts om en forskningsberedning,

1978/79:2398 av Torsten Stridsman (c) och Filip Johansson (c), vari hemställts att riksdagen som sin mening gav regeringen till känna vad som i motionen anförts om ett bevarande av persontrafiken på järnvägslinjen Övertorneå–Karungi,

1978/79:2399 av Sten-Ove Sundström m. fl. (s),

1978/79:2400 av Karin Söder m. fl. (c), vari hemställts

1. att riksdagen hos regeringen begärde förslag till lagändringar i syfte att öka kommuners möjlighet att styra användningen av parkeringsplatser på gatumark till förmån för de boende,

2. att riksdagen hos regeringen begärde förslag till utformning av statsbidragsregler till kollektivtrafiken på sätt som angivits i motionen,

3. att riksdagen som sin mening gav regeringen till känna vad som i motionen anförts om ombyggnad av stationen vid Södertälje Södra och anläggande av en station vid Flemingsberg,

1978/79:2401 av Ulla Tillander m. fl. (c) och

1978/79:2402 av Lars Werner m. fl. (vpk), vari föreslagits

1. att riksdagen godkände propositionen 1978/79:99 i vad gällde förslaget om avlastning från SJ av kapitalkostnader för bannätet, försök med riksferdtjänst och handikappanpassning av trafikterminaler.

2. att riksdagen beslutade avslå propositionen 1978/79:99 i övrigt,

3. att riksdagen hos regeringen hemställde om förslag till konkreta åtgärder i avsikt att förverkliga en ny trafikpolitik i enlighet med vad som anförts i motionen.

Utskottet hemställde

1. att riksdagen med bifall till regeringens förslag skulle anta förslaget till lag om ändring i byggnadsstadgan (1959:612),

2. att riksdagen med bifall till regeringens förslag skulle anta förslaget till lag om handikappanpassad kollektivtrafik,

3. att riksdagen skulle

a. med anledning av motionerna 1978/79:1398, yrkandet 1, 1978/79:2246, yrkandet 1, 1978/79:2379, yrkandena 2 och 3, och 1978/79:2397, yrkandet 1, samt med avslag på motionerna 1978/79:1641, yrkandet 2, 1978/79:2260 och 1978/79:2402 såvitt nu var i fråga som sin mening ge regeringen till känna vad utskottet anført beträffande de av föredragande statsrådet förordade allmänna riktlinjerna för den statliga trafikpolitiken och för den statliga avgiftspolitiken på trafikområdet samt förslagen om nedsättning av förräntningskrav, statskapital och avskrivningar för statens järnvägar,

b. lämna motionen 1978/79:2402 i vad den inte berördes under a. utan åtgärd,

4. att riksdagen med anledning av motionerna 1978/79:372, 1978/79:951, yrkandet 3 b, och 1978/79:2379, yrkandet 15 a, som sin mening gav regeringen till känna vad utskottet anført om samordning mellan de affärsdrivande verken under kommunikationsdepartementet,

5. att riksdagen skulle avslå motionen 1978/79:1641, yrkandet 1, om inrättande av ytterligare 10 000 tjänster inom kommunikationsområdet,

6. att riksdagen skulle avslå motionen 1978/79:745 om pålagorna på bilismen.

7. att riksdagen lämnade utan åtgärd motionen 1978/79:2379, yrkandet 15 f, om lägre bilkostnader i inre stödområdet,

8. att riksdagen med anledning av motionerna 1978/79:951, yrkandet 3 c, 1978/79:2379, yrkandena 4 och 5, 1978/79:2397, yrkandet 8, samtliga yrkanden såvitt nu var i fråga, som sin mening gav regeringen till känna vad utskottet anført om järnvägens framtida möjligheter samt järnvägsnätets framtida utformning och funktion i vad avsåg persontrafiken,

9. att riksdagen skulle

a. med anledning av motionerna 1978/79:2379, yrkandet 4 såvitt nu var i fråga, och 1978/79:2397, yrkandena 7 och 9, som sin mening ge regeringen till känna vad utskottet anført om de av föredraganden förordade riktlinjerna för det framtida järnvägsnätet,

b. lämna utan åtgärd motionerna 1978/79:2219 om järnvägsnedläggningar m. m. såvitt nu var i fråga och 1978/79:2356 om indelning av det trafiksvaga

bannätet.

10. att riksdagen med anledning av motionerna 1978/79:2246, yrkandet 3, 1978/79:2379, yrkandet 5 såvitt nu var i fråga, och 1978/79:2397, yrkandena 10 och 12, som sin mening gav regeringen till känna vad utskottet anfört om särskilt statligt bidrag till trafikhuvudman vid överföring av persontrafik till landsväg.

11. att riksdagen med anledning av motionerna 1978/79:2379, yrkandet 15 c, och 1978/79:2397, yrkandet 11, som sin mening gav regeringen till känna vad utskottet anfört om trafikhuvudmännens ersättning till SJ vid utnyttjande av tåg för lokal och regional persontrafik.

12. att riksdagen godkände den av föredraganden föreslagna handläggningsordningen vid nedläggning av persontrafik och godstrafik på trafiksvaga bandelar samt föreslagen ersättning till godstrafikanter.

13. att riksdagen ansåg

a. motionen 1978/79:2219 i vad avsåg järnvägen mellan Övertorneå och Pajala,

b. motionen 1978/79:2393 om bandelarna Boden–Haparanda och Övertorneå–Karungi,

c. motionen 1978/79:2398 om bandelen Övertorneå–Karungi
besvarade med vad utskottet anfört,

14. att riksdagen ansåg

a. motionerna 1978/79:536 och 1978/79:2310 om bandelen Forsmo–Höting,

b. motionerna 1978/79:2227 och 1978/79:2396 om bandelen Ljusdal–Hudiksvall.

c. motionen 1978/79:956 om bättre tågförbindelser på sträckan Gävle–Ockelbo–Bollnäs–Ljusdal
besvarade med vad utskottet anfört,

15. att riksdagen ansåg

a. motionen 1978/79:1424 i vad avsåg järnvägslinjer i Kopparbergs län,

b. motionen 1978/79:2226, yrkandena 1 och 2 om Västerdalsbanan och bandelen Mora–Sveg,

c. motionen 1978/79:2377, yrkandet 1 om inlandsbanan och yrkandet 2 om järnvägen Borlänge–Sälen,

d. motionen 1978/79:2381 om bandelarna Borlänge–Malung–norra Dalar-
na och inlandsbanan

besvarade med vad utskottet anfört,

16. att riksdagen ansåg

a. motionen 1978/79:2354 om vissa järnvägslinjer i Värmlands län,

b. motionen 1978/79:2378 om bandelen Mellerud–Bengtsfors–Arvika,

c. motionen 1978/79:2382 om bandelen Lesjöfors–Kristinehamn m. m.
besvarade med vad utskottet anfört,

17. att riksdagen ansåg

a. motionen 1978/79:2355 om bandelen Enköping–Uppsala.

b. motionen 1978/79:2388 om bandelen Strängnäs–Åkers styckebruk,

c. motionen 1978/79:531 om den s. k. Hästholmenbanan,

d. motionen 1978/79:1425 om elektrifiering av bandelen Gårdsjö–Håkan-

torp

besvarade med vad utskottet anförde,

18. att riksdagen ansåg

a. motionerna 1978/79:2392 och 1978/79:2394 om bandelen Lysekil-Smedberg,

b. motionen 1978/79:2380 om bandelarna Karlsborg-Skövde och Falköping-Landeryd,

c. motionen 1978/79:2311 om bandelarna Falköping-Landeryd, Gånghester-Ulricehamn och Borås-Varberg

besvarade med vad utskottet anförde,

19. att riksdagen ansåg

a. motionen 1978/79:971 om västkustbanan.

b. motionen 1978/79:1426 om västkustbanan och Bohusbanan,

c. motionen 1978/79:1947 om bandelen Halmstad-Nässjö.

d. motionen 1978/79:2386 om bandelen Ystad-Tomelilla-Simrishamn,

e. motionerna 1978/79:2383 och 1978/79:2384 om bandelen Älmhult-Sölvesborg

besvarade med vad utskottet anförde,

20. att riksdagen ansåg

a. motionen 1978/79:941 om järnvägstrafiken i Kalmar län,

b. motionen 1978/79:2228 om bandelarna Västervik-Bjärka Säby och Västervik-Hultsfred-Växjö,

c. motionen 1978/79:2374 om bandelen Västervik-Bjärka Säby,

d. motionen 1978/79:2375 om bandelarna Jenny-Hultsfred-Växjö och Nässjö-Nybro.

e. motionen 1978/79:2385 om bandelarna Hultsfred-Växjö och Nässjö-Nybro,

f. motionerna 1978/79:2353 och 1978/79:2376 om bandelen Nässjö-Nybro
m. m.

besvarade med vad utskottet anförde,

21. att riksdagen skulle avslå motionerna 1978/79:460 och 1978/79:1939 om statligt övertagande av NKLJ-banan m. m.,

22. att riksdagen godkände de av föredraganden förordade riktlinjerna för ersättning till olönsam järnvägstrafik,

23. att riksdagen med anledning av motionerna 1978/79:951, yrkandet 3 c såvitt nu var i fråga, 1978/79:961, 1978/79:2379, yrkandet 4 såvitt nu var i fråga, och 1978/79:2397, yrkandet 13 såvitt nu var i fråga, som sin mening gav regeringen till känna vad utskottet anförde om vissa rabattförsök inom godstrafiken,

24. att riksdagen lämnade motionen 1978/79:2397, yrkandet 15 om en utredning om samarbetet mellan de i SJ-koncernen ingående företagen, utan åtgärd,

25. att riksdagen skulle

a. med anledning av motionerna 1978/79:744, 1978/79:973, 1978/79:2226, yrkandet 3, 1978/79:2377, yrkandet 3, 1978/79:2379, yrkandet 15 b, 1978/79:2389 och 1978/79:2397, yrkandet 13 såvitt nu var i fråga, som sin mening gav regeringen till känna vad utskottet anförde om samordnade taxor för

kollektivtrafiken,

b. lämna motionen 1978/79:534 utan åtgärd,

26. att riksdagen skulle avslå motionerna 1978/79:273, 1978/79:275, 1978/79:326 och 1978/79:965 om att vissa änkor och änkepensionärer skulle få rätt till s. k. pensionärsrabatt,

27. att riksdagen skulle

a. avslå motionen 1978/79:1412 om ändring i SJ:s taxebestämmelser rörande studeranderabatt,

b. avslå motionen 1978/79:455 om årskort för andra klass på SJ,

c. avslå motionen 1978/79:1960 om åldersgränser för SJ:s barnbiljetter,

d. avslå motionen 1978/79:639 om sänkning av SJ:s taxor,

28. att riksdagen lämnade motionen 1978/79:378 om längre öppethållande av SJ:s väntsalar utan åtgärd,

29. att riksdagen skulle avslå motionen 1978/79:747 om transport av cykel och annat gods på tåg,

30. att riksdagen skulle avslå motionen 1978/79:1942 om förtydligande av SJ:s kommunikationstabell,

31. att riksdagen skulle

a. med anledning av regeringens förslag och motionerna 1978/79:638, 1978/79:951, yrkandet 3 d, 1978/79:1427 såvitt nu var i fråga och 1978/79:2246, yrkandet 2, som sin mening ge regeringen till känna vad utskottet anfört om inlandsbanan,

b. med anledning av regeringens förslag och motionerna 1978/79:963, 1978/79:2397, yrkandena 14 och 16, och 1978/79:2400, yrkandet 3 såvitt nu var i fråga, som sin mening ge regeringen till känna vad utskottet anfört om en investeringsplan för SJ, om projektering av ett nytt dubbelspår Älvsjö–Flemingsberg och om en utredning angående de framtida förutsättningarna för spårbunden gods- och persontrafik i Stockholmsregionen,

32. att riksdagen med anledning av regeringens förslag samt motionerna 1978/79:1427 såvitt nu var i fråga och 1978/79:2379, yrkandet 14, samt med bifall till motionen 1978/79:2397, yrkandet 17, till Järnvägar m. m. för budgetåret 1979/80 anvisade ett investeringsanslag av 945 700 000 kr.,

33. att riksdagen lämnade motionerna 1978/79:323, 1978/79:635 och 1978/79:2400, yrkandet 3 såvitt nu var i fråga, om upprustning och ombyggnad av Södertälje Södra järnvägsstation, utan åtgärd,

34. att riksdagen skulle avslå motionerna 1978/79:324 och 1978/79:1405 om upprustning av järnvägsstationer,

35. att riksdagen skulle avslå motionen 1978/79:969 om bevarande av kulturhistoriskt värdefulla stationshus,

36. att riksdagen med anledning av motionerna 1978/79:530 och 1978/79:742 som sin mening gav regeringen till känna vad utskottet anfört om SJ:s verkstäder,

37. att riksdagen lämnade motionen 1978/79:945 om kommunikationsradio på SJ:s lok utan åtgärd,

38. att riksdagen skulle avslå motionen 1978/79:568 om snabbtåg i Mälardalen,

39. att riksdagen skulle avslå motionen 1978/79:743 om användningen av

de nya motorvagnarna,

40. att riksdagen lämnade utan åtgärd

a. motionen 1978/79:2387 om anläggande av industrispår till Husum,

b. motionen 1978/79:962 om en snabbutredning om ostkustbanans förlängning,

c. motionen 1978/79:2219 i vad avsåg begäran om att riksdagen som sin mening gav regeringen till känna vad som i motionen anfördes om ostkustbanans förlängning,

41. att riksdagen med bifall till regeringens förslag medgav att statens järnvägar inom ramen 15 000 000 kr. fick träffa hyresköpsavtal med EURO-FIMA,

42. att riksdagen bemyndigade regeringen att vid statens järnvägar inrätta en ordinarie tjänst med beteckningen Cp,

43. att riksdagen skulle

a. avslå motionen 1978/79:453 om genomförandet av viss prioritering i vad avsåg vägobjekt och standard på vägbyggnader,

b. avslå motionen 1978/79:951, yrkandet 3 a om vägplaneringens organisation,

c. avslå motionen 1978/79:1398, yrkandet 2 om primärkommunernas inflytande över väganlagen när det gällde mindre projekt,

d. avslå motionen 1978/79:1402 om bl. a. överförande av den regionala vägplaneringen till de folkvalda landstingen,

44. att riksdagen med anledning av motionerna 1978/79:2246, yrkandet 4, 1978/79:2379, yrkandet 15 c, 1978/79:2390 samt 1978/79:2397, yrkandena 18 och 19, som sin mening gav regeringen till känna vad utskottet anförde om de i propositionen upptagna frågorna om den framtida vägpolitiken, m. m.,

45. att riksdagen med anledning av regeringens förslag och motionerna 1978/79:279, 1978/79:2379, yrkandet 6, samt 1978/79:2397, yrkandet 20, som sin mening gav regeringen till känna vad utskottet anförde om riktlinjerna för och anslagsgivning till cykelvägar,

46. att riksdagen skulle

a. avslå motionen 1978/79:2312 om statsbidrag till enskilda vägar,

b. avslå motionen 1978/79:2391 om möjligheter till ersättning för intrång i rörelse m. m. i samband med vägbyggnad.

c. avslå motionen 1978/79:2399 om särskilt beaktande av skogslänens behov av god vägservice, m. m.,

47. att riksdagen med anledning av motionerna 1978/79:645, yrkandena 1-5, 1978/79:951, yrkandet 3 j, och 1978/79:2397, yrkandet 21, som sin mening gav regeringen till känna vad utskottet anförde om frågan om trafiksäkerhetsarbetets inriktning, m. m.,

48. att riksdagen under anslaget till Bidrag till nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande – utöver tidigare beviljade medel – för budgetåret 1979/80 under sjätte huvudtiteln anvisade 300 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen.

49. att riksdagen med avslag på regeringens förslag såvitt nu var i fråga och med anledning av motionerna 1978/79:951, yrkandet 3 h, 1978/79:1396, 1978/79:1398, yrkandet 7, 1978/79:1616, yrkandet 2, 1978/79:2246, yrkandet

5, 1978/79:2379, yrkandet 7, 1978/79:2397, yrkandena 24–26, och 1978/79:2400, yrkandet 2, som sin mening gav regeringen till känna vad utskottet anfört om bidrag till den kollektiva tätortstrafiken,

50. att riksdagen med anledning av motionen 1978/79:2397, yrkandet 31, gav regeringen till känna vad utskottet anfört om en kollektivtrafikberedning,

51. att riksdagen lämnade utan åtgärd

a. motionen 1978/79:278 om utvidgning av statsbidragsbestämmelserna till att omfatta fast anläggning för elektrisk bussdrift,

b. motionen 1978/79:951, yrkandet 1 om ändring av statsbidragsbestämmelserna till att omfatta fast anläggning för elektrisk bussdrift,

c. motionen 1978/79:2397, yrkandet 32 om utredning angående statsbidrag till fasta investeringar för eldrivna bussar,

52. att riksdagen lämnade utan åtgärd

a. motionen 1978/79:951, yrkandet 3 i om kollektivtrafikens ställning som planeringsfaktor,

b. motionen 1978/79:2397, yrkandet 6 om komplettering av byggnadslagstiftningen,

53. att riksdagen lämnade utan åtgärd

a. motionen 1978/79:951, yrkandet 2 om förslag till lag om möjligheter för kommun att begränsa biltrafiken,

b. motionen 1978/79:951, yrkandet 3 g om tätortstrafikens miljöproblem,

c. motionen 1978/79:1941 om förslag som möjliggjorde för kommun att avgiftsbelägga bilism,

d. motionen 1978/79:2379, yrkandet 8 i vad avsåg lagliga möjligheter för kommun att styra och begränsa tätortstrafiken,

54. att riksdagen med anledning av motionerna 1978/79:2397, yrkandet 30, och 1978/79:2400, yrkandet 1, som sin mening gav regeringen till känna vad utskottet anfört om kommunernas rätt att använda gatumark för parkeering,

55. att riksdagen skulle

a. med avslag på motionen 1978/79:2133, yrkandena 1 och 2, som sin mening ge regeringen till känna vad utskottet anfört om de av föredraganden förordade riktlinjerna för anpassning av den kollektiva trafiken till handikappades behov m. m.,

b. lämna motionen 1978/79:2379, yrkandet 9 om riktlinjer för anpassning av den kollektiva trafiken till handikappades behov, utan åtgärd,

56. att riksdagen godkände att en särskild nämnd med de uppgifter för försök med riksfärdtjänst som hade angetts i propositionen inrättades den 1 juli 1979,

57. att riksdagen till Kostnader för försök med riksfärdtjänst för budgetåret 1979/80 under sjätte huvudtiteln anvisade ett reservationsanslag av 20 000 000 kr.,

58. att riksdagen lämnade motionerna 1978/79:276 och 1978/79:526 om möjlighet för rörelsehindrade att resa första klass på järnväg utan åtgärd,

59. att riksdagen lämnade motionen 1978/79:375 om rabatterad SJ-biljett

för handikappads vårdare utan åtgärd,

60. att riksdagen skulle

a. med anledning av regeringens förslag och motionerna 1978/79:951, yrkandet 3 f, 1978/79:2379, yrkandet 10, och 1978/79:2397, yrkandena 3 och 4, som sin mening ge regeringen till känna vad utskottet anfört om den övergripande planeringen på trafikområdet, utom vad avsåg hamnplanering,

b. med anledning av regeringens förslag och motionerna 1978/79:2379, yrkandet 1, 1978/79:2397, yrkandet 5, samt med bifall till motionen 1978/79:2397, yrkandet 2, återförvisa regeringens förslag till lag om hamninvesteringar och som sin mening ge regeringen till känna vad utskottet anfört om hamnplaneringen,

61. att riksdagen som sin mening gav regeringen till känna vad utskottet anfört om prövning av sjöfartens roll i trafikpolitiken,

62. att riksdagen lämnade motionen 1978/79:951, yrkandet 3 m om den civila luftfarten, utan åtgärd,

63. att riksdagen lämnade motionen 1978/79:1398, yrkandet 5 om utarbetande av nya luftfartsavgifter, utan åtgärd,

64. att riksdagen lämnade motionen 1978/79:1418 om Linjeflygs driftunderskott på de s. k. sekundärlinjerna utan åtgärd,

65. att riksdagen skulle

a. lämna motionen 1978/79:1413 om en ombyggnad av flygplatsen i Östersund utan åtgärd,

b. lämna motionen 1978/79:1417 om flygplatsen Växjö/Kronoberg utan åtgärd,

c. lämna motionen 1978/79:1943 om användning av Gunnarns militära flygfält för charterflyg utan åtgärd,

66. att riksdagen skulle avslå motionen 1978/79:951, yrkandet 3 l om den sjöfartspolitiska utredningen,

67. att riksdagen skulle avslå motionen 1978/79:458 om Dala kanal och motionen 1978/79:1424 i vad gällde yrkandet om Dala kanal,

68. att riksdagen skulle

a. avslå motionen 1978/79:968 om en utredning angående de svenska kanalernas framtid,

b. avslå motionen 1978/79:1407 om godstransporter på inre vattenvägar m. m.,

69. att riksdagen skulle avslå motionen 1978/79:970 om utredning rörande sjöfarten till Uppsala och Enköping,

70. att riksdagen med anledning av motionerna 1978/79:955, 1978/79:1414 och 1978/79:1948 som sin mening gav regeringen till känna vad utskottet anfört om de i motionerna upptagna frågorna om hamn- och lotsorganisationens framtida organisation,

71. att riksdagen lämnade motionerna 1978/79:274 och 1978/79:1961 om Lysekils och Nordkosters lotsplatser utan åtgärd,

72. att riksdagen godkände de av föredraganden förordade riktlinjerna för energihushållning inom transportsektorn,

73. att riksdagen lämnade motionen 1978/79:2259 om energibesparande

åtgärder m. m. utan åtgärd,

74. att riksdagen lämnade motionen 1978/79:2379, yrkandet 11 om riktlinjer för energihushållning, utan åtgärd,

75. att riksdagen lämnade motionen 1978/79:2397, yrkandet 33 om bilarnas bränsleekonomi, utan åtgärd,

76. att riksdagen lämnade motionen 1978/79:2397, yrkandet 34 om skatt på eldrivna bussar, utan åtgärd,

77. att riksdagen med anledning av regeringens förslag och med bifall till motionerna 1978/79:2246, yrkandet 6, och 1978/79:2397, yrkandet 37, som sin mening gav regeringen till känna vad utskottet anfört om en översyn av forsknings- och utvecklingsverksamheten inom transportsektorn,

78. att riksdagen skulle avslå motionen 1978/79:2397, yrkandet 35 om inrättandet av ett utvecklingsbolag,

79. att riksdagen med anledning av motionen 1978/79:2397, yrkandet 36, som sin mening gav regeringen till känna vad utskottet anfört om utbildning av tekniker och administratörer på trafikområdet,

80. att riksdagen till Bidrag till statens väg- och trafikinstitut för budgetåret 1979/80 under sjätte huvudtiteln anvisade ett reservationsanslag av 21 118 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen,

81. att riksdagen till Statens väg- och trafikinstitut: Utrustning för budgetåret 1979/80 under sjätte huvudtiteln anvisade ett reservationsanslag av 400 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen,

82. att riksdagen till Transportforskningsdelegationen för budgetåret 1979/80 under sjätte huvudtiteln anvisade ett reservationsanslag av 13 859 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen,

83. att riksdagen skulle

a. med bifall till regeringens förslag godkänna att en central trafikmyndighet (transportrådet) med uppgifter och organisation enligt de riktlinjer som förordats i propositionen inrättades den 1 januari 1980,

b. avslå motionen 1978/79:2379, yrkandet 12 om transportrådets uppgifter, organisation och lokalisering,

c. godkänna att transportnämnden, bussbidragsnämnden och fraktbidragsnämnden upphörde när transportrådet hade inrättats,

d. bemyndiga regeringen att för chefen för transportrådet inrätta en ordinarie tjänst med beteckningen Cp,

e. med bifall till regeringens förslag och med avslag på motionen 1978/79:2379, yrkandet 13, bemyndiga regeringen att vidta de åtgärder som behövdes för genomförande av vad som hade angivits under a, c och d,

84. att riksdagen till Transportrådet för budgetåret 1979/80 under sjätte huvudtiteln anvisade ett förslagsanslag av 3 387 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen,

85. att riksdagen till Transportnämnden för budgetåret 1979/80 under sjätte huvudtiteln anvisade ett förslagsanslag av 1 620 000 kr., därav tre fjärdedelar att avräknas mot automobilskattemedlen,

86. att riksdagen till Fraktbidragsnämnden för budgetåret 1979/80 under sjätte huvudtiteln anvisade ett förslagsanslag av 413 000 kr.,

87. att riksdagen till Bussbidragsnämnden för budgetåret 1979/80 under

sjätte huvudtiteln anvisade ett förslagsanslag av 573 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen,

88. att riksdagen lämnade utan erinran vad föredraganden anfört om entledigande av den trafikpolitiska delegationen,

89. att riksdagen skulle

a. godkänna de i propositionen angivna riktlinjerna för tillhandahållande av texttelefon åt döva, dövblinda och talskadade,

b. avslå motionen 1978/79:2401 om abonnemangsavgift för innehavare av texttelefon.

90. att riksdagen skulle avslå

a. motionen 1978/79:277 om utredning rörande båt- och färjetrafiken över södra Öresund,

b. motionen 1978/79:947 om regeringens överläggningar rörande fasta förbindelser över Öresund,

c. motionen 1978/79:951, yrkandet 3 k om Öresundsförbindelserna,

91. att riksdagen skulle avslå motionen 1978/79:1411 om en utredning angående linjebilstrafiken.

92. att riksdagen lämnade motionen 1978/79:529 om åtgärder mot olaga taxiverksamhet utan åtgärd,

93. att riksdagen lämnade motionen 1978/79:535 om översynen av taxinäringen utan åtgärd,

94. att riksdagen lämnade motionerna 1978/79:2379, yrkandet 15 d, och 1978/79:2397, yrkandet 29, om riktlinjer för taxis roll i kollektivtrafiken, m. m., utan åtgärd,

95. att riksdagen lämnade motionen 1978/79:964 om viss översyn av bestämmelserna om yrkesmässig biltrafik utan åtgärd,

96. att riksdagen lämnade motionen 1978/79:2397, yrkandet 28 om företrädesrätt till beställningstrafiktillstånd, utan åtgärd,

97. att riksdagen lämnade motionen 1978/79:2397, yrkandet 22 om regler för arbets- och vilotid på vägtransportområdet, utan åtgärd,

98. att riksdagen lämnade motionen 1978/79:2397, yrkandet 23 om en skärpt övervakning av den yrkesmässiga lastbilstrafiken, utan åtgärd,

99. att riksdagen skulle avslå motionerna 1978/79:636 och 1978/79:957 om utvidgad chartertrafik m. m.,

100. att riksdagen lämnade motionen 1978/79:2397, yrkandet 27 om statsbidrag till skolresor, utan åtgärd.

Reservationer hade avgivits

1. beträffande riktlinjerna för det framtida järnvägsnätet och indelning av det trafiksvaga järnvägsnätet av Arne Persson, Alfred Håkansson, Rune Torwald och Erik Johansson i Hållsta (samtliga c) som ansett att utskottet under 9 bort hemställa

att riksdagen skulle

a. med anledning av motionen 1978/79:2397, yrkandena 7 och 9, och med bifall till motionen 1978/79:2379, yrkandet 4 såvitt nu var i fråga, som sin mening ge regeringen till känna vad reservanterna anfört beträffande de av

föredraganden förordade riktlinjerna för det framtida järnvägsnätet,

b. med bifall till motionerna 1978/79:2219 såvitt nu var i fråga och 1978/79:2356 som sin mening ge regeringen till känna vad reservanterna anfört om järnvägsnedläggningar m. m. och om indelning av det trafiksvaga bannätet,

2. beträffande trafikhuvudmännens ersättning till SJ m. m. av Carl-Wilhelm Lothigius, Wiggo Komstedt och Georg Danell (samtliga m) som ansett att utskottet under 11 bort hemställa

att riksdagen skulle avslå motionerna 1978/79:2379, yrkandet 15 c, och 1978/79:2397, yrkandet 11, om trafikhuvudmännens ersättning till SJ vid utnyttjande av tåg för lokal och regional persontrafik,

3. beträffande handläggningsordningen vid nedläggning av persontrafik på trafiksvaga bandelar samt ersättning till godstrafikanter i vissa fall av Arne Persson, Alfred Håkansson, Rune Torwald och Erik Johansson i Hållsta (samtliga c) som ansett att utskottet under 12 bort hemställa

att riksdagen skulle

a. godta den av föredraganden föreslagna handläggningsordningen vid nedläggning av persontrafik på trafiksvaga bandelar,

b. som sin mening ge regeringen till känna vad reservanterna anfört beträffande den av regeringen föreslagna handläggningsordningen och ersättningen till godstrafikanter vid nedläggning av godstrafik på trafiksvaga bandelar,

4. – under förutsättning av bifall till den med nr 1 betecknade reservationen – beträffande vissa bandelar m. m. av Arne Persson, Alfred Håkansson, Rune Torwald och Erik Johansson i Hållsta (samtliga c) som ansett att utskottet under 13–20 bort hemställa

13. att riksdagen skulle

a. anse motionen 1978/79:2219 i vad avsåg järnvägen mellan Övertorneå och Pajala besvarad med vad reservanterna anfört,

b. bifalla motionen 1978/79:2393 om bandelarna Boden–Haparanda och Övertorneå–Karungi,

c. bifalla motionen 1978/79:2398 om bandelen Övertorneå–Karungi,

14. att riksdagen skulle

a. anse motionerna 1978/79:536 och 1978/79:2310, yrkandet 2 om bandelen Forsmo–Hoting, besvarade med vad reservanterna anfört och bifalla motionen 1978/79:2310, yrkandet 1 om bandelen Forsmo–Hoting,

b. bifalla motionerna 1978/79:2227 och 1978/79:2396 om bandelen Ljusdal–Hudiksvall,

c. anse motionen 1978/79:956 om bättre tågförbindelser på sträckan Gävle–Ockelbo–Bollnäs–Ljusdal besvarad med vad reservanterna anfört,

15. att riksdagen skulle

a. anse motionen 1978/79:1424 i vad avsåg järnvägslinjer i Kopparbergs län besvarad med vad reservanterna anfört.

- b. bifalla motionen 1978/79:2226, yrkandena 1 och 2 om Västerdalsbanan och bandelen Mora-Sveg,
- c. bifalla motionen 1978/79:2377, yrkandet 1 om inlandsbanan och yrkandet 2 om järnvägen Borlänge-Sälen,
- d. bifalla motionen 1978/79:2381, yrkandena 1 och 2 om bandelarna Borlänge-Malung-norra Dalarna och yrkandet 3 om inlandsbanan i vad avsåg inskränkning av persontrafiken, samt anse motionen i övrigt besvarad med vad reservanterna anført,
16. att riksdagen skulle
- a. bifalla motionen 1978/79:2354 om vissa järnvägslinjer i Värmlands län,
- b. bifalla motionen 1978/79:2378 om bandelen Mellerud-Bengtfors-Arvika,
- c. bifalla motionen 1978/79:2382, yrkandet 1 om bandelen Lesjöfors-Kristinehamn m. m., och anse yrkandet 2 om upprustning av bandelen Lesjöfors-Kristinehamn besvarat med vad reservanterna anført,
17. att riksdagen skulle
- a. bifalla motionen 1978/79:2355 om bandelen Enköping-Uppsala,
- b. bifalla motionen 1978/79:2388 om bandelen Strängnäs-Åkers styckebruk,
- c. anse motionen 1978/79:531 om den s. k. Hästholmenbanan besvarad med vad reservanterna anført,
- d. anse motionen 1978/79:1425 om elektrifiering av bandelen Gårdsjö-Håkantorps besvarad med vad reservanterna anført,
18. att riksdagen skulle
- a. bifalla motionen 1978/79:2392 om bandelen Lysekil-Smedberg och anse motionen 1978/79:2394 om bandelen Lysekil-Smedberg besvarad med vad reservanterna anført,
- b. bifalla motionen 1978/79:2380 om bandelarna Karlsborg-Skövde och Falköping-Landeryd,
- c. bifalla motionen 1978/79:2311 om bandelarna Falköping-Landeryd, Gånghester-Ulricehamn och Borås-Varberg,
19. att riksdagen skulle
- a. anse motionen 1978/79:971 om västkustbanan besvarad med vad reservanterna anført,
- b. anse motionen 1978/79:1426 om västkustbanan och Bohusbanan besvarad med vad reservanterna anført,
- c. anse motionen 1978/79:1947 om bandelen Halmstad-Nässjö besvarad med vad reservanterna anført,
- d. bifalla motionen 1978/79:2386 om bandelen Ystad-Tomelilla-Simrishamn,
- e. bifalla motionen 1978/79:2383 och anse motionen 1978/79:2384 om bandelen Älmhult-Sölvesborg besvarad med vad reservanterna anført,
20. att riksdagen skulle
- a. anse motionen 1978/79:941 om järnvägstrafiken i Kalmar län besvarad med vad reservanterna anført,

b. bifalla motionen 1978/79:2228, yrkandet 1 om bandelen Västervik–Bjärka Säby och yrkandet 2 i vad avsåg nedläggningsprövning av bandelen Västervik–Hultsfred–Växjö, samt anse motionen i övrigt besvarad med vad reservanterna anfört,

c. bifalla motionen 1978/79:2374 om bandelen Västervik–Bjärka Säby,

d. anse motionen 1978/79:2375 om bandelarna Jenny–Hultsfred–Växjö och Nässjö–Nybro besvarad med vad reservanterna anfört,

e. bifalla motionen 1978/79:2385 om bandelarna Hultsfred–Växjö och Nässjö–Nybro,

f. bifalla motionerna 1978/79:2353, yrkandet 1, och 1978/79:2376 om bandelen Nässjö–Nybro m. m. samt anse motionen 1978/79:2353, yrkandet 2, besvarad med vad reservanterna anfört,

beträffande anslag till SJ m. m.

5. av Arne Persson, Alfred Håkansson, Rune Torwald och Erik Johansson i Hållsta (samtliga c) som ansett att utskottet under 31 och 32 bort hemställa

31. att riksdagen skulle

a. med anledning av regeringens förslag och motionerna 1978/79:638, 1978/79:951, yrkandet 3 d, 1978/79:1427 såvitt nu var i fråga och 1978/79:2246, yrkandet 2, som sin mening ge regeringen till känna vad reservanterna anfört om inlandsbanan,

b. med anledning av regeringens förslag samt motionerna 1978/79:2397, yrkandena 14 och 16, och 1978/79:2400, yrkandet 3 såvitt nu var i fråga, som sin mening ge regeringen till känna vad reservanterna anfört om en investeringsplan för SJ, en utredning av de framtida förutsättningarna för spårbunden gods- och persontrafik i Storstockholmsregionen och byggande av en station vid Flemingsberg,

c. lämna motionen 1978/79:963 om dubbelspår på järnvägssträckan Älvsjö–Flemingsberg utan åtgärd,

32. att riksdagen med anledning av regeringens förslag samt motionerna 1978/79:1427 såvitt nu var i fråga och 1978/79:2397, yrkandet 17, samt med bifall till motionen 1978/79:2379, yrkandet 14, till Järnvägar m. m. för budgetåret 1979/80 anvisade ett investeringsanslag av 895 700 000 kr.,

6. av Carl-Wilhelm Lothigius, Wiggo Komstedt och Georg Danell (samtliga m) som ansett att utskottet under 31 och 32 bort hemställa

31. att riksdagen skulle

a. med anledning av regeringens förslag och motionerna 1978/79:638, 1978/79:951, yrkandet 3 d, 1978/79:1427 såvitt nu var i fråga och 1978/79:2246, yrkandet 2, som sin mening ge regeringen till känna vad reservanterna anfört om inlandsbanan,

b. med anledning av regeringens förslag och motionerna 1978/79:2397, yrkandena 14 och 16, som sin mening ge regeringen till känna vad reservanterna anfört om en investeringsplan för SJ och om en utredning av de

framtida förutsättningarna för spårbunden gods- och persontrafik i Stockholmsregionen,

c. lämna motionerna 1978/79:963 om dubbelspår på järnvägssträckan Älvsjö–Flemingsberg och 1978/79:2400, yrkandet 3 såvitt gällde station vid Flemingsberg, utan åtgärd,

32. att riksdagen med bifall till regeringens förslag samt med avslag på motionerna 1978/79:1427 såvitt nu var i fråga, 1978/79:2379, yrkandet 14, och 1978/79:2397, yrkandet 17, till Järnvägar m. m. för budgetåret 1979/80 anvisade ett investeringsanslag av 870 700 000 kr.,

7. beträffande vägplaneringssystemet av Alfred Håkansson, Rune Torwald, Erik Johansson i Hållsta och Stina Eliasson (samtliga c) som ansett att utskottet under 43 bort hemställa

att riksdagen skulle

a. med bifall till motionerna 1978/79:951, yrkandet 3 a, och 1978/79:1402, yrkandet 1, som sin mening ge regeringen till känna vad reservanterna anfört om att vägplaneringens organisation skulle byggas på länsdemokratiska principer m. m.,

b. lämna motionerna 1978/79:453 om viss prioritering av vägobjekt samt standard på vägbyggnader, 1978/79:1398, yrkandet 2 om primärkommunernas inflytande över vägenslagen, och 1978/79:1402, yrkandena 2 och 3 beträffande fasta beredningsgrupper och revideringsintervall, utan åtgärd,

8. beträffande motiveringen i vad avsåg länsvägar för utskottets yrkande under 44 av Alfred Håkansson, Rune Torwald, Erik Johansson i Hållsta och Stina Eliasson (samtliga c) som ansett att utskottets yttrande i viss del skulle ha av reservanterna angiven lydelse,

9. beträffande motiveringen i vad avsåg avgiftsfinansiering av vägbyggande för utskottets yrkande under 44 av Carl-Wilhelm Lothigius, Wiggo Komstedt och Georg Danell (samtliga m) som ansett att utskottets yttrande i viss del skulle ha av reservanterna angiven lydelse,

10. beträffande initiativ till ytterligare medelsanvisning till Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande (NTF) av Carl-Wilhelm Lothigius (m), Wiggo Komstedt (m), Georg Danell (m) och Rolf Sellgren (fp) som ansett att utskottets hemställan under 48 om medelsanvisning till NTF bort utgå,

11. av Rolf Sellgren (fp) som ansett att utskottet under 49 bort hemställa

att riksdagen med bifall till regeringens förslag såvitt nu var i fråga och med avslag på motionerna 1978/79:951, yrkandet 3 h, 1978/79:1396, 1978/79:1398, yrkandet 7, 1978/79:1616, yrkandet 2, 1978/79:2246, yrkandet 5, 1978/79:2379, yrkandet 7, 1978/79:2397, yrkandena 24–26, och 1978/

79:2400, yrkandet 2, godkände vad föredraganden i propositionen anført om riktlinjerna för bidragsgivning till den kollektiva tätortstrafiken,

Nr 164

Fredagen den
1 juni 1979

Trafikpolitiken

12. av Rolf Sellgren (fp) som ansett att utskottet under 60 bort hemställa

att riksdagen skulle

a. med anledning av regeringens förslag och motionerna 1978/79:951, yrkandet 3 f, 1978/79:2379, yrkandet 10, och 1978/79:2397, yrkandena 3 och 4, som sin mening ge regeringen till känna vad reservanten anført om den övergripande planeringen på trafikområdet utom vad avsåg hamnplaceringen,

b. med bifall till regeringens förslag och med avslag på motionen 1978/79:2397, yrkandena 2 och 5, anta förslaget till lag om hamninvesteringar,

c. lämna motionen 1978/79:2379, yrkandet 1, utan åtgärd,

13. av Sven Mellqvist, Essen Lindahl, Nils Hjorth, Kurt Hugosson, Birger Rosqvist, Bertil Zachrisson och Olle Östrand (samtliga s) som ansett att utskottet under 78 bort hemställa

att riksdagen med bifall till motionen 1978/79:2397, yrkandet 35, som sin mening gav regeringen till känna vad reservanterna anført om inrättande av ett utvecklingsbolag,

14. av Arne Persson, Alfred Håkansson, Rune Torwald och Erik Johansson i Hållsta (samtliga c) som ansett att utskottet under 83 bort hemställa att riksdagen skulle

a. med anledning av regeringens förslag samt med bifall till motionen 1978/79:2379, yrkandet 12, godkänna att en central trafikmyndighet (transportrådet) med uppgifter och organisation och lokalisering enligt de riktlinjer som av reservanterna förordats inrättades den 1 januari 1980,

b. godkänna att transportnämnden, bussbidragsnämnden och fraktbidragsnämnden upphörde när transportrådet hade inrättats,

c. bemyndiga regeringen att för chefen för transportrådet inrätta en ordinarie tjänst med beteckningen Cp,

d. med anledning av regeringens förslag och med bifall till motionen 1978/79:2379, yrkandet 13, bemyndiga regeringen vidta de åtgärder som behövdes för genomförande av vad som angivits under a-c,

15. av Sven Mellqvist, Essen Lindahl, Nils Hjorth, Kurt Hugosson, Birger Rosqvist, Bertil Zachrisson och Olle Östrand (samtliga s) som ansett att utskottet under 97 bort hemställa

att riksdagen med bifall till motionen 1978/79:2397, yrkandet 22, som sin mening gav regeringen till känna vad reservanterna anført om den i motionen upptagna frågan om regler för arbets- och vilotid på vägtransportområdet.

Till betänkandet hade fogats särskilda yttranden

1. beträffande principen för en ny trafikpolitik av Carl-Wilhelm Lothigius, Wiggo Komstedt och Georg Danell (samtliga m),

2. beträffande vissa godstaxor av Carl-Wilhelm Lothigius (m), Wiggo Komstedt (m), Georg Danell (m) och Rolf Sellgren (fp).

Kommunikationsministern ANITHA BONDESTAM:

Herr talman! Under en lång följd av år har enigheten varit stor om att det behövs en ny trafikpolitik. Under hela 1970-talet har också ett intensivt utredningsarbete pågått för en ny inriktning av trafikpolitiken. Mina företrädare har vid upprepade tillfällen lovat riksdagen en proposition i ämnet. Nu är vi äntligen framme vid den tidpunkt när riksdagen skall fatta beslut om en ny trafikpolitik.

Den trafikpolitik som vi hittills har haft hänför sig i huvudsak till det beslut som riksdagen fattade 1963. Målet var då att åstadkomma en tillfredsställande trafikförsörjning till lägsta möjliga kostnader. Detta skulle uppnås genom att trafikgrenar och trafikföretag utbjöd sina tjänster i fri konkurrens på lika villkor. En av de väsentligaste förutsättningarna för en sådan konkurrens var principen att varje trafikgren skulle bära sina egna kostnader.

1963 års trafikpolitiska riktlinjer har fått utstå mycket kritik. Medlen visade sig inte leda fram till det mål som man satt upp för trafikpolitiken. Den främsta anledningen är enligt min mening att kostnadsansvaret fick en utformning och tillämpning som snarare var grundad på ett företagsekonomiskt än på ett samhällsekonomiskt synsätt. Det strikta företagsekonomiska kostnadsansvaret har tillsammans med en bristande samplanering och samverkan lett till ett sektorstänkande som medfört överkapacitet och dåligt resursutnyttjande. Inte heller har trafikpolitikens starka koppling till t. ex. regional-, närings-, miljö- och energipolitiken blivit tillräckligt beaktad.

Själva grundidén i den nu framlagda propositionen är att trafiken och trafikpolitiken inte har något egenvärde utan är ett *medel* för att uppnå andra mål i samhället. Trafikpolitiken måste därför vila på en samhällsekonomisk grundsyn. Just inom transportsektorn är det uppenbart att ett samhällsekonomiskt synsätt kan och bör tillämpas. I detta ligger att det trafikpolitiska handlandet skall ta hänsyn till näringspolitiken, regionalpolitiken, miljöpolitiken, energipolitiken osv. Detta markeras nu i den nya trafikpolitiken.

Huvudsyftet med den nya trafikpolitiken är att få till stånd en bättre trafikförsörjning. Det skall för det första ske genom ett effektivare resursutnyttjande inom transportsektorn. För att åstadkomma ett effektivare resursutnyttjande har vi i propositionen valt att gå flera vägar. Det viktigaste förslaget i sammanhanget är att det strikta *kostnadsansvaret för väg- och järnvägstrafiken slopas*. Därigenom skapas förutsättningar för en prissättning som är bättre anpassad till de samhällsekonomiska marginalkostnaderna. Detta innebär att den enskilde trafikanten när han gör sina resor i princip inte skall behöva betala mer än den merkostnad som hans resa åsamkar samhället och trafikföretaget. De fasta kostnaderna får täckas genom skatter och avgifter som så litet som möjligt påverkar resandet, t. ex. genom fordons-skatter, accis och årskort. *Hur* de skall täckas är i huvudsak en politisk avvägningsfråga, som bör avgöras fritt utan bindningar till vissa budgetposter.

Järnvägstrafiken är den sektor där de nu tillämpade priserna mest avviker från de samhällsekonomiska marginalkostnaderna. Vi har därför koncentrerat insatserna till det området.

Det förändrade kostnadsansvaret får omedelbart effekt på persontrafiken på järnväg genom att SJ avlastas fasta kapitalkostnader motsvarande ett belopp av ca 215 milj. kr. per år. Det innebär att SJ får möjlighet att göra kraftiga sänkningar av biljettpriserna. Genom prissänkningarna kommer järnvägens kapacitet att kunna utnyttjas effektivare. Vissa resenärer kommer att gå över från egen bil till järnväg. Talet om SJ som hela folkets järnväg kommer att få förnyad aktualitet och verklighetsförankring.

För vägtrafiken innebär det nya synsättet när det gäller kostnadsansvaret inte någon avgörande förändring. Det beror främst på att vägtrafiken till skillnad från järnvägstrafiken har en relativt liten andel fasta kostnader och en motsvarande högre andel rörliga kostnader. Vi har redan i dag genom olika former av rörliga skatter och avgifter en prissättning av marginalkostnads-karaktär.

För det andra är förslagen om en samordnad och långsiktig planering en viktig hörnsten i vår nya trafikpolitik. Det gäller både investerings- och trafikverksamheten. En sådan planering skall genomföras på olika nivåer inom transportsektorn och mellan transportsektorn och andra samhällssektorer. En sådan planering bör bidra till att minska riskerna för dubbelinvesteringar, medverka till ett mer effektivt utnyttjande av befintliga transportresurser, bidra till att begränsa energiåtgången inom transportsektorn etc. En ökad samordning mellan trafikplanering och annan samhällsplanering bör också leda till att olika övergripande samhällsliga mål uppnås. Såväl den regionala trafikplaneringen som den långsiktiga sektoriella planeringen inom olika trafikverk skall samordnas och vidareutvecklas. En i tiden samordnad långsiktigsplanering skall därför genomföras i de olika trafikverken, bl. a. SJ, luftfartsverket och sjöfartsverket. Trafikverken skall också till regeringen lämna underlag för samhällsekonomiska analyser när det gäller viktigare investeringar inom trafikområdet.

I fråga om vägarna föreslår vi riksdagen hur den framtida vägpolitiken bör se ut. Utgångspunkten är här en fortsatt decentralisering och en samordning mellan vägplaneringen och övrig samhällsplanering, t. ex. den regionalpolitiska planeringen och kommunernas fysiska planering. Det decentraliserade synsättet innebär att statsmakterna ger allmänna direktiv för vägplaneringen i stället för att detaljreglera den. Kommunerna och länsorganen ges möjlighet att i stor utsträckning själva avgöra vilka konkreta vägsatsningar som behöver göras. Det finns också en klar strävan att låta trafiksäkerhets- och miljöaspekter få en ökad tonvikt, men också en inriktning mot ökade insatser för kollektivtrafiken och för det lågtrafikerade mindre och medelstora vägnätet.

För det tredje måste en ny och bättre trafikpolitik bygga på trafik i samverkan. Ökad samverkan i trafiken medför samhällsekonomiska fördelar. Om varje trafikmedels speciella egenskaper och fördelar i större utsträckning än hittills utnyttjas genom samordning och samverkan i

marknadsmässiga former mellan olika trafikmedel och trafikföretag är det till nytta för både samhälle och konsumenter.

Inom persontrafiken finns uppenbara samverkansmöjligheter t. ex. i fråga om anpassning av linjesträckningar, tidtabeller och taxor. För att främja den utvecklingen har riksdagen redan antagit lagen om huvudmannaskap för viss kollektiv persontrafik. Vi går nu vidare. För att också få till stånd en samordning mellan såväl kortväga som långväga trafik och mellan såväl bussar som tåg tillsätts en särskild utredning.

Även på godstrafikområdet är förutsättningarna för en ökad samverkan tekniskt sett goda. Vi pekar här på vilka samhällsekonomiska men också företagsekonomiska vinster som kan göras genom en vidgad användning av lastbärare som medger att gods på ett effektivt sätt kan flyttas mellan olika trafikmedel och genom en ökad samordning av terminalverksamheten. För att underlätta en sådan samordning föreslås i propositionen att en särskild linjetariff införs vid SJ för transport av enhetslaster mellan större transportcentra. Det här förslaget skapar bättre förutsättningar för kombinerade godstransporter i samverkan mellan SJ och lastbilföretagen och därigenom ett totalt sett effektivare godstransportsystem. Vår förhoppning är att linjetariffen, och på den byggda fraktavtal, på sikt skall leda till en avlastning av våra vägar.

För att ge SJ möjlighet att leva upp till dessa förväntningar föreslår vi att SJ:s investeringsram skall höjas. Dessa medel skall i huvudsak användas för att effektivisera godstrafiken. Det gäller bl. a. investeringar i terminaler, hanteringsutrustning, containrar och vagnar.

Människor i landets olika delar har anledning att känna stor tillfredsställelse med att ett beslut om dessa grundläggande riktlinjer i den av regeringen föreslagna trafikpolitiken nu ser ut att kunna fattas i stor politisk enighet.

Glädjande är också att utskottet har godtagit en rad andra konkreta förslag som har lagts fram i propositionen. Särskilt viktigt är att utskottet tillstyrker att riksdagen i enlighet med propositionen lägger fast ett riksnät av järnvägslinjer på vilka persontrafiken skall bibehållas inom överskådlig framtid. Detta ställningstagande innebär att vi kan bygga planeringen av persontrafiken på en funktionell indelning av järnvägsnätet i stället för på en företagsekonomisk. Till riksnätet kommer nu i en första omgång att föras hela affärsbanenätet och inte mindre än drygt 2 400 km trafiksvaga banor. Den hittills rådande osäkerheten om dessa banors framtid blir därmed undanröjd, och de kommer successivt att rustas upp till en godtagbar standard för resenärerna.

I debatten har hävdats att förslagen i propositionen skulle innebära inte bara nedläggning av järnvägstrafik och en kostnadsövertäring från staten till kommunerna utan också som en följd härav kraftiga försämringar i trafikförsörjningen. Jag har svårt att förstå hur man har kunnat göra en sådan tolkning av förslagen. Förutsatt att man har läst propositionen.

Innehållet är det rakt motsatta. Vi har garanterat fortsatt trafik på en stor del av de hittills nedläggningshotade trafiksvaga banorna. Samtidigt har vi sagt att frågor om fortsatt järnvägstrafik på de mest trafiksvaga banorna bör

prövas. För att undvika att det skulle uppstå en kostnadsövertäckning i samband med en nedläggning har vi föreslagit att ett särskilt statsbidrag skall utgå till berörd länshuvudman *om* och *när* persontrafiken på en bana läggs ned.

De banor där vi har föreslagit att frågan om fortsatt järnvägstrafik bör prövas är sådana där ingående analyser, som har utförts i samband med den regionala trafikplaneringen, har visat att samhällsekonomiska vinster skulle uppstå vid en omläggning av trafiken. Generellt är det ju så, att man för samma pengar som man får en otillfredsställande järnvägstrafik med låg turtäthet kan få en god trafikförsörjning med buss med fler turer och därmed ofta bättre tidsanpassning och kortare gångavstånd till hållplatser. Nu har utskottets majoritet enats om att ytterligare utredningar behövs, innan ett ställningstagande till dessa banors framtid görs. Men man säger samtidigt att om huvudmannen föredrar att ersätta järnvägstrafiken med en förbättrad landsvägstrafik bör detta kunna ske. I sak kan jag inte se att det föreligger någon skillnad mellan förslaget i propositionen och utskottsbetänkandet. Min förhoppning är därför att vi nu skall få till stånd förnufliga beslut både ute i de olika länen och här i riksdagen. Det gemensamma intresset bör ju ändå vara att åstadkomma en bättre trafikförsörjning och inte frågan om räls eller inte räls.

För de handikappades möjligheter att leva ett fullvärdigt liv och kunna delta i olika samhällsaktiviteter är kollektivtrafiken av väsentlig betydelse. Även på det området innehåller propositionen förslag till väsentliga förbättringar genom lagstiftning om successiv handikappanpassning av färdmedel och terminaler och införande av en riksfärdtjänst för gravt handikappade. Utskottet har anslutit sig till förslaget i dess helhet, men betonat vikten av att kostnaderna för kommunerna hålls inom en rimlig ram. Regeringen kommer självfallet att ta hänsyn till de framförda synpunkterna, då de konkreta riktlinjerna för verksamheten utarbetas.

Att den kollektiva trafiken måste ges möjligheter att bli ett attraktivt alternativ till privatbilismen är alla här säkert överens om. Det gäller på landsbygden där den expanderande privatbilismen har försämrat förutsättningarna för kollektivtrafiken. Det gäller också i tätorterna, där bilismen medför särskilda problem i form av minskad framkomlighet, buller, luftföroreningar och olycksrisker. Också energifrågan måste tillmätas betydelse. Den kollektiva trafiken måste därför förbättras och byggas ut.

Under senare år har en hel del åtgärder vidtagits för att ge kollektivtrafiken bättre förutsättningar. Så sent som för ett år sedan antog riksdagen lagen om huvudmannaskap för den lokala och regionala trafiken samtidigt som man beslutade om en väsentlig utbyggnad av statsbidraget till sådan trafik. Genom den reformen har vi fått en funktionell avgränsning av ansvarsområdena för den kollektiva trafiken.

En central fråga för kollektivtrafiken i tätorterna är den tekniska utvecklingen och möjligheterna att finna nya och bättre former för trafik. På det området har redan en del projekt genomförts med hjälp av statliga medel. Arbetet kommer nu att intensifieras genom att FoU-verksamheten får en

väsentlig förstärkning.

KOLT-utredningen har på ett förtjänstfullt sätt belyst de speciella problem som är förknippade med kollektivtrafik i tätorterna. Sedan utredningen lades fram har åtskilliga av dess förslag genomförts. Min uppfattning är att utredningens kvarstående förslag i alltför hög grad är inriktade mot den spårbundna trafiken, vilket gör att de inte har relevans för mer än i stort sett Stockholm och Göteborg. Ett statsbidragssystem bör rimligen utformas så att flera orter än dessa kan utnyttja det. Det gällande bidragssystemet för lokal och regional trafik tillgodoser detta krav. Sedan är det ju alltid en fråga om på vilken nivå bidraget skall läggas. Här har emellertid utskottet valt att gå på en annan linje än regeringen, eftersom det är KOLT:s förslag till *inriktning* av bidragen som man vill ha. Utskottsbetänkandet är dock oklart enligt min mening. Det framgår inte om det egentligen är en högre bidragsnivå som man i första hand velat förorda.

Utskottet har avslagit en punkt i propositionen. Det gäller förslaget till hamnlag. Det förslaget har en lång förhistoria. Under den socialdemokratiska regeringens tid utarbetades i anslutning till arbetet i trafikplaneringsutredningen en departementspromemoria med förslag till hamnplanering och en statlig prövning av hamninvesteringar. I promemorian föreslogs att det skulle krävas tillstånd för alla investeringar som översteg 4 å 5 milj. kr. Remissyttrandena var till övervägande del positiva till förslagen. Vid den fortsatta beredningen av ärendet enades en arbetsgrupp med representanter för Svenska hamnförbundet, sjöfartsverket och kommunikationsdepartementet om att beloppsgränsen lämpligen borde sättas vid 15 milj. kr. och att prövning av investeringar som uppgår till lägre belopp skulle göras enbart i vissa fall. I propositionen har vi följt arbetsgruppens förslag men föreslagit att tillståndsprövningen skall ersättas med ett utlåtande från sjöfartsverket. Detta innebär en betydande uppmjukning i förhållande till förslaget i promemorian.

Nu vänder sig utskottsmajoriteten emellertid inte mot att vi föreslagit utlåtande i stället för tillståndsprövning. I stället kritiserar man beloppsgränsen och objektsavgränsningen och anser att den föreslagna handläggningsordningen är alltför byråkratisk. Man avvisar alltså nu ett förslag som är helt i enlighet med den uppgörelse som en tidigare regering gjort med bl. a. Hamnförbundet.

Regeringens proposition har utformats i en tid när statsfinanserna är osedvanligt hårt ansträngda. Även trafikpolitiken måste därför präglas av ansvar för statsfinanserna. Enligt regeringens mening finns det emellertid i dag i vår trafikapparat stora outnyttjade möjligheter att erbjuda medborgarna en bättre trafikförsörjning. Det har vi tagit fasta på. Förslaget till ny trafikpolitik innehåller därför inte en rad kostnadskrävande reformer. I stället har regeringen valt att i första hand föreslå åtgärder för att ta till vara de investeringar vi redan har så effektivt som möjligt.

Det finns därför anledning att på några punkter kommentera de talrika motioner som helt naturligt, med hänsyn till trafikpolitikens stora betydelse, har avlämnats i anledning av propositionen. Som kuriosum kan nämnas att av de bandelar som inte skall ingå i riksnätet har endast en undgått en

motion.

De som under många år har kritiserat 1963 års trafikpolitiska riktlinjer har haft de mest skiftande utgångspunkter för sin kritik. Vissa har menat att det egentligen inte är något fel på principerna bakom den gamla trafikpolitiken utan att felet är att de aldrig har tillämpats. Andra har menat att 1963 års trafikpolitiska riktlinjer ger uttryck för en cynisk marknadsekonomisk filosofi, som inte hör hemma på trafikområdet.

Att dessa olika synsätt har satt sina spår i motionerna är naturligt och följdriktigt. Vad som däremot är beklagligt är att motionerna inte sällan uttrycker negativism mot förändringar och bristande konsekvens och att man – trots budgetläget – inte undvikit en kortsiktig överbudspolitik. Utskottet har med anledning av dessa motioner i vissa fall gjort skrivningar och tillkännagivanden som jag uppfattar som marginella i förhållande till propositionsförslaget. Därutöver har utskottet gjort vissa tillkännagivanden på propositionens grund, som innebär bindningar för kostnadskrävande reformer i framtiden. Jag har svårt att överblicka hur dessa reformer skall rymmas inom den budgetram som kan förutses för kommunikationssektorn de kommande åren och hur de skall prioriteras sinsemellan. Man får inte glömma bort att den sjöfartspolitiska utredningen, lufttransportutredningen och trafiksäkerhetsutredningen kommer att lämna förslag till förbättringar inom sina respektive sektorer senare i år.

Väsentligt är emellertid att de grundläggande förändringar av trafikpolitiken som regeringen föreslår och de möjligheter till fortsatt reformarbete som den ger kommer att genomföras.

Jag är tillfredsställd med att riksdagen nu i stort samförstånd kommer att fatta ett trafikpolitiskt beslut som vilar på propositionens förslag.

BERTIL ZACHRISSON (s):

Herr talman! I energikrisernas och miljöproblemens spår har trafikpolitiken under senare år fått en central plats i samhällsdebatten. Medborgarnas krav på ökade insatser, främst på kollektivtrafikområdet, har lett till ett intressant nytänkande. Förväntningarna på en ny trafikpolitik har därför varit mycket stora, och efter alla bragelöften om en ny trafikpolitik i de senaste årens många skiftande regeringsdeklarationer har förväntningarna inte blivit mindre. De vändes emellertid i stor besvikelse när propositionen äntligen kom. Vad vi fick var en mycket mångordig och plottrig proposition med mycket fagert tal men med utomordentligt få konkreta förslag. När det någon gång förekommer ett förslag till nya lagar och insatser är de i flera fall mycket dåligt genomarbetade.

En enorm mängd motionsyrkanden, en ständig ström av mycket bekymrade uppvaktningar från olika trafikintressenter och en exceptionell mängd tillkännagivanden från riksdagen talar sitt entydiga språk. Regeringspropositionen kunde helt enkelt inte utgöra grundval för en ny trafikpolitik. I stället har oppositionspartiernas motioner varit den axel kring vilken utskottsarbetet rört sig. Så har t. ex. 35 av 37 krav i den socialdemokratiska partimotionen vunnit utskottets gehör, och det är på samma sätt med centerns och

moderaternas motioner. Propositionens många brister har gjort det nödvändigt att i flera fall ställa partiskiljande frågor åt sidan för att finna lösningar på akuta problem som i propositionen nonchaleras. Våra förslag på kollektivtrafikområdet är ett exempel på detta.

Herr talman! I några av sina principiella avsnitt är propositionen en uppföljning av den förändrade syn på trafikpolitiken som växte fram under 1970-talet. Den har återspeglats i direktiv till olika utredningar, som den tidigare socialdemokratiska regeringen tillsatte. Vi behövde en mer samlad samhällsekonomisk bedömning av våra trafikinsatser i stället för en alltför sektorsindeldad och alltför snävt företagsekonomisk synpunkt. Det gällde också att bättre anpassa trafiken till eftersatta grupper och regioner och en övergripande regionalt förankrad trafikplanering ansågs också nödvändig.

Men även om regeringsförslaget i vissa principiella hänseenden följer de riktlinjer som den socialdemokratiska regeringen angav, så har regeringsförslaget i nästan alla delar betydande brister när man i konkreta förslag till åtgärder skall infria förväntningarna på en ny trafikpolitik. Våra invändningar gäller stora huvudområden som kollektivtrafiken, järnvägsfrågorna, forsknings- och utvecklingsarbetet, trafiksäkerheten, vägpolitiken osv. Men de gäller också en rad andra frågor som bättre samordning mellan de affärsdrivande verken, planeringsproblem i tätorterna, hamnpolitiken, hur man skall få en bättre energihushållning i våra bilar och mycket annat.

Det finns också delar i trafikpolitiken som propositionen inte alls berör. Viktiga områden som sjöfart och flyg saknas nästan helt, vilket innebär att den tänkta samordningen helt enkelt inte går att genomföra.

Herr talman! Det är ett genomgående intryck i regeringspropositionen att man med ord – många ord – bekänner sig till vikten av att det skapas bättre möjligheter för ett samhällsekonomiskt förnuftigt utnyttjande och en riktig utveckling av trafiksektorn. Men trots medvetenheten om behovet av ett fördjupat samhällsekonomiskt synsätt förlitar sig regeringen i sina förslag i alltför stor utsträckning till marknadsekonomin mekanismer. Därför har utskottet på punkt efter punkt måst vidta åtgärder för att komplettera den marknadsmässiga rörelsefriheten inom transportsektorn med ett starkt samhällsengagemang och ansvar för den framtida utvecklingen. Annars skulle ingen verklig förändring ha kommit till stånd på trafikområdet.

Ett exempel härpå är samordningen av trafikpolitiken med regionalpolitik, arbetsmarknadspolitik, bebyggelseplanering osv. Den samordningen är av mycket stor betydelse när det gäller att lägga fast investeringsplaner inom transportsektorn. Men den är också väsentlig för att även trafikpolitiken skall kunna bidra till att utjämna skillnader i socialt och ekonomiskt hänseende mellan enskilda eller grupper av människor såväl inom som mellan regioner. Dessa grundläggande krav saknas i propositionen, och när de någon gång framförs i ord, får de mycket sällan något nedslag i konkreta handlingar. Därför uttalar sig nu trafikutskottet för att trafikpolitiken skall ges en inriktning i enlighet med vad utskottet har föreslagit.

Ett annat sådant område är samordningen av trafikpolitiken med miljöpolitik, energipolitik och därtill gränsande områden. Behovet av hushållning

med våra energiresurser och miljötillgångar leder till krav på att bygga ut och förbättra kollektivtrafiken och åtgärder som avser att stimulera samordningen av godstransporterna. Utskottet för, till skillnad från propositionen, fram en rad förslag på de här områdena.

Vidare måste säkerheten, skadefriheten, stå i centrum för en ny trafikpolitik. Det är nödvändigt med fortsatta kraftiga åtgärder för att främja trafiksäkerheten bl. a. genom en ökad satsning på kollektivtrafik, överföring av tunga och långväga transporter från väg till järnväg och sjö, förbättrad framkomlighet för gång- och cykeltrafik, bättre utbildning av bilförare, ökade insatser för forskning och utveckling och stimulans för det frivilliga trafiksäkerhetsarbetet, så att informationsarbetet blir effektivare. Också på de här områdena lägger trafikutskottet nu fast en rad insatser som saknas i propositionen.

Kommunikationsministern sade i sitt anförande nyss att det finns i trafikapparaten stora, outnyttjade möjligheter, och därför behövs det inga nya pengar. De som arbetar i trafiken är inte effektiva, säger hon. Om de vore det skulle trafiken vara bättre.

Det är ett ganska rejält slag i ansiktet på alla SJ-anställda och alla kommunalt trafikanställda. Det skulle kunna vara sagt av Nicolin själv att det finns så mycket outnyttjat ute på SJ och ute i de kommunala trafikbolagen så att om de bara skärper sig behöver de egentligen inga nya pengar. Inga pengar! Jobba hårdare – det ingår i Arbetsgivareföreningens kampanj på något sätt.

Herr talman! Tiden medger inte en detaljgenomgång av alla avsnitt, även om det skulle vara önskvärt, med tanke på de mycket genomgripande förändringar som riksdagsarbetet har inneburit. Det är riksdagens trafikutskott som ger landet en ny trafikpolitik och inte regeringen. Låt mig exemplifiera detta på några huvudavsnitt. Jag vill börja med järnvägskritiken.

Vi är alla överens om att järnvägens resurser måste utnyttjas bättre. SJ har mycket goda möjligheter att utveckla både sin person- och sin godstrafik till gagn för medborgare och näringsliv i vårt land. Men det räcker inte med allmänna talesätt eller ett hurtfriskt tillrop om större effektivitet. Det måste ske en ny satsning på järnvägen så att dess förutsättningar att göra sig gällande ökar.

Utgångspunkten för det arbetet skall vara att staten har ansvar för hela järnvägsnätet, både riksnätet och det mer regionalt utnyttjade nätet. Järnvägsnätet skall vara stommen i person- och godstrafiken i Sverige. Om man vill göra en prövning av järnvägens roll i den regionala trafikorganisationen, är det helt nödvändigt att de regionala trafikhuvudmännen och kommunerna får ett väsentligt inflytande.

Att riksdagen utan huvudmännens hörande skulle fastställa vilka banor som skall eller inte skall ingå i ett framtida regionalt persontrafiksystem finner vi otillfredsställande. Inte minst med tanke på den starka uppslutning som riksdagsbeslutet i följd om regionala huvudmän för trafiken ute i de olika regionerna fått är det angeläget att huvudmännen får möjlighet att överväga

järnvägens roll.

Om huvudmännen därvid föredrar att ersätta järnvägstrafiken med en förbättrad landsvägstrafik, kan riksdagen naturligtvis inte ha någonting emot det, om det inte skulle betyda avsevärda försämringar när det gäller att upprätthålla den interregionala trafiken. Men om en sådan förändring sker är det viktigt att kommuner och landsting har klart för sig att staten inte avser att övervältra kostnaderna på dem. Regeringens förslag i det hänseendet är minst sagt otydligt.

Av särskild vikt i sammanhanget är dels hur reglerna utformas när det gäller det statliga bidraget till ersättningstrafik på landsväg, dels det sätt på vilket SJ skall ersättas när kommuner och regionala huvudmän vill köpa trafiktjänster av SJ.

Utskottet kan inte godta regeringens ordning, som innebär att det särskilda bidraget till huvudmännen förutsätts upphöra efter fem år. En sådan förutsättning medför en uppenbar risk för kostnadsövervältring och för att den kan komma att ske på ett sätt som gör det föga intressant för kommunerna att pröva andra trafikalternativ. Att det däremot efter viss tid görs en utvärdering av erfarenheterna av bidraget är självklart, men vi avvisar alltså förslaget om en femårsgräns.

För att underlätta huvudmännens planering och för att ge dem en realistisk möjlighet att diskutera alternativa trafiklösningar i områden med trafiksvaga bandelar måste också riktlinjer ges för hur ersättningen till SJ skall regleras. Därför kräver nu utskottet – och jag vill säga att vi gör det ganska otåligt – att regeringen före 1980 års utgång utarbetar sådana riktlinjer efter överläggningar med SJ och kommuner och regionala trafikhuvudmän.

De planerade taxe- och rabattåtgärderna på järnvägen är bra, men det räcker inte på det här området heller med bara vänliga ord och några löst utslängda miljoner. Regeringen skapar inga garantier för att den föreslagna kostnadavlastningen för SJ blir bestående. Det hela ger ett intryck av chanstagning. Utskottet kräver därför att insatserna får gälla under så lång tid att de fulla effekterna av prisförändringarna kan utvärderas. Det betyder att minst en treårsperiod bör förflyta innan förändringar vidtas.

Det finns också en rad andra åtgärder som måste vidtas för att stimulera till ett bättre utnyttjande av järnvägen. En sådan möjlighet är att pröva andra taxeåtgärder också på godstransportområdet. Därför är det enligt utskottet angeläget att SJ utreder frågan om en försöksverksamhet för att göra stycke- och godstrafiken och annan service på godsområdet mera attraktiv. Bättre samarbete mellan de företag som ingår i SJ-koncernen och en taxesamordning – i enlighet med vad riksdagen ett flertal gånger har uttalat – mellan buss- och tågtaxa för interregionala resor är några exempel bland många på hur det går att ge järnvägen en starkare ställning.

Men den största försummelsen på järnvägsområdet är trots allt bristerna, både på kort och på lång sikt, när det gäller investeringarna. Det är nästan att utmana löjet att, som regeringen gör, tala om vikten av att höja kvaliteten på järnvägens transporttjänster, förbättra banstandarden, modernisera vagnparken och sedan ge SJ en av de sämsta investeringstilldelningar som SJ fått på

länge. Det krävs extraordinära insatser för att förbättra järnvägstrafiken, både på kort och på lång sikt. På kort sikt gäller det inte minst att förbättra driftsäkerheten under vinterförhållanden. Det gäller både närtrafiken i storstadsområdena och fjärrtrafiken. Försummelse på det här området har nästan dagligen dokumenterats under den gångna vintern.

SJ skall nu försöka att öka resandefrekvensen genom att sänka priserna och förbättra servicen. Vi hoppas att det går bra. Men det kommer naturligtvis att öka kraven på vagnparken. Det finns ingen som helst framförhållning i regeringens planering för SJ i det här avseendet.

Också på de trafiksvaga banorna kan det krävas en snabbare upprustning än vad regeringen har förutsatt – inte minst om de regionala huvudmännen vill satsa på järnvägen inom sina resp. områden. I det här sammanhanget vill utskottet mycket starkt understryka statens ansvar för hela den nuvarande inlandsbanan. Det är nödvändigt att en fortsatt målmedveten upprustning av den banan kommer till stånd.

Ett särskilt bekymmer är Stockholmsområdet. SJ har begärt medel för projektering av ett nytt dubbelspår intill det befintliga på sträckan Älvsjö–Flemingsberg. Det skulle kunna bli en första etapp i ett dubblerat spårssystem mellan Älvsjö och Järna. Regeringen avfärdar förslaget utan motivering. Det är glädjande att utskottet inte accepterar regeringens passivitet på det här området utan ställer medel till förfogande för att den av SJ föreslagna projekteringen skall komma till stånd. Jag vill inom parentes säga att det också bör öka förutsättningarna för att det svårknäckta problemet angående stationen vid Flemingsberg äntligen skall kunna lösas.

Men det är den långsiktiga planeringen för SJ:s investeringsverksamhet som är det mest angelägna, inte minst för att ge olika trafikplanerare möjlighet att bedöma järnvägens förutsättningar i det framtida trafikarbetet. Utskottet anser därför att regeringen skall uppdra åt SJ att redovisa en långsiktig projektindelad investeringsplan. Större investeringsprojekt skall etappindelas för att göra det möjligt att i större utsträckning än hittills använda järnvägsinvesteringar i sysselsättningskapande syfte. Med en sådan plan bör det också bli lättare att ur olika aspekter utvärdera alternativa användningar av tillgängliga investeringsmedel och företa sådana nödvändiga sektorsövergripande avvägningar som berörs i propositionens planeringsavsnitt.

Utskottet vill i det här sammanhanget särskilt betona vikten av en mer ingående analys av de framtida utbyggnadsbehov inom järnvägssystemet i Stockholmsregionen. Därför bör SJ få i uppdrag att särutreda de framtida förutsättningarna för den spårbundna gods- och persontrafiken i Stockholmsregionen.

Kommunikationsministern försöker ge intryck utav att alla de här förändringarna är marginella. I så fall måste hon vara van att leva med mycket breda marginaler. Det blir ju lätt litet löjligt om frågan om SJ:s framtida investeringsmöjligheter blir en marginalfråga eller om järnvägens roll i Stockholmsregionen eller inlandsbanans upprustning görs till en marginalfråga eller om fördelningen mellan statens och de regionala huvudmännens

ansvar för den framtida järnvägspolitiken betraktas som en marginell fråga. Det blir litet konstigt för människor om de får intrycket att kommunikationsministern tycker att det är hipp som happ om man får ett extra spår mellan Älvsjö och Järna eller om godstrafiken rustas upp på samma sätt som persontrafiken – det är i stort sett marginella frågor. Jag undrar, fru Bondestam, om de regionala huvudmännen ute i landet tycker att det är en marginell fråga hur ersättningen till dem från staten skall regleras, om de vill använda järnvägen eller om de vill ersätta den med annan trafik. Och jag undrar, om resenärerna tycker att det är en fråga man kan behandla hipp som happ om man skall samordna taxorna när det gäller buss- och tågresor. Det är bara några exempel på vad fru Bondestam betraktar som marginella tillskott.

Herr talman! Skall det bli en verklig förändring i den nuvarande trafikutvecklingen krävs en genomgripande förnyelse av samhällets insatser för kollektivtrafiken. Därför är det ett oeftergivligt krav att en ny trafikpolitik skall innehålla konkreta åtgärder som syftar till att främja utvecklingen av den kollektiva trafiken. På detta område är propositionen så anmärkningsvärt svag att utskottet har beslutat att avstyrka regeringens förslag. Det skulle nämligen innebära en nedrustning av de statliga insatserna för den kollektiva trafiken jämfört med nu. Inte minst anmärkningsvärt är föredragandens tanke på att slopa det särskilda investeringsstöd som utgår till tunnelbanor och spårvägar på särskild banvall.

Det är mot den här bakgrunden man skall se den mycket starka kritik som framförs i olika motioner, bl. a. från socialdemokratiskt håll. Genomgående drag är kravet på att kollektivtrafikutredningens förslag skall genomföras. Det innebär stimulans till fortsatt satsning på spårbunden trafik både över och under jord, och det innebär också att kollektivtrafik med bussar på olika sätt ges en mer gynnad ställning än i dag.

Kollektivtrafikutredningens förslag har legat i kanslihuset i flera år. Det är anmärkningsvärt att tiden inte har utnyttjats bättre för att ta fram förslag. Men nu begär alltså utskottet att ett bidragssystem med sikte på den kollektiva tätortstrafiken utarbetas. Den kollektiva tätortstrafiken är inte tillgodosedd enbart genom ett genomförande av KOLT-förslaget, men det skapar möjligheter för kommunerna att komma i gång med reformarbete.

Jag höjde emellertid ögonbrynen när jag hörde den tolkning av KOLT-förslaget som föredraganden gjorde. Jag vill med skärpa understryka att den negativa och ensidiga tolkning som kommunikationsministern gjorde i sitt anförande inte är utskottsmajoritetens. KOLT gäller inte alls bara spårbunden storstadstrafik – den tycker ju f. ö. fru Bondestam inte heller skall ha stöd. KOLT betonar tvärtom att det också är tätorterna utanför storstäderna som skall tillgodoses. Detta är mycket viktigt som ett komplement till det övriga stöd som utgår och som främst gynnar glesbygdstrafiken.

Fru Bondestams tolkning är alltså felaktig och får inte vara vägledande när riksdagsmajoritetens intentioner skall förverkligas i departement och verk. Det är riksdagens, inte regeringens, ord som gäller.

För att möta kraven på en ökad samordning och utveckling inom kollektivtrafiken anser trafikutskottet, i likhet med vad som framförts i den socialdemokratiska motionen, att ett särskilt beredningsorgan bör skapas under kommunikationsdepartementet. Det skall analysera behovet av nya trafiklösningar, initiera och utvärdera försöksverksamhet med nya trafiksystem och följa utvecklingen internationellt. Kommunerna och de regionala huvudmännen skulle genom en sådan insats få ett väsentligt stöd i sitt mera lokala utvecklingsarbete.

Om tiden medgav skulle jag också utveckla en rad detaljfrågor, som den om elbussarnas ställning i den framtida kollektivtrafiken, frågan om kollektivtrafikens roll i bebyggelseplaneringen, frågan om samordningen av taxi med kollektivtrafiken osv.

På en punkt vill jag emellertid göra ett förtydligande. Det gäller förslaget om anpassning av de kollektiva färdmedlen till de handikappade. Om intentionerna med det här förslaget är vi helt överens. Det är möjligen litet av en skandal att de borgerliga regeringarna trots alla löften i valrörelsen 1976 inte genomför det här förslaget förrän nu. Men det värsta är att det förslag till lag om kollektivtrafikens handikappanpassning som regeringen har presenterat riksdagen är ett åskådligt exempel på det slarv som präglar många av de få konkreta förslag som finns i propositionen.

Oron har varit stor inom de olika trafikbolagen att lagen skulle ställa helt orimliga krav som inte vore möjliga att genomföra, vilket i sin tur skulle skapa besvikelse bland de handikappade. Utskottet har därför, för att inte skapa förstämning på det här området, starkt understrukit kravet på att anpassningen av färdmedlen utformas med beaktande av vad som kan anses vara skäligt med hänsyn till olika förhållanden av fordonsteknisk, trafikteknisk och ekonomisk natur. Detsamma gäller avsnittet om färdtjänst.

Herr talman! Det finns som sagt mycket att säga på en rad andra områden. Jag har inte hunnit beröra forskningsområdet och inte heller vägpolitiken, som herr Hugosson senare kommer att ta upp. Men huvuddragen är att vi nu, trots den proposition som föreligger, har fått en hygglig, samlad och väl genomarbetad trafikpolitik. Det har kunnat ske genom insatser som i ett utomordentligt bra samarbete har gjorts i trafikutskottet.

Jag ber, herr talman, att få yrka bifall till utskottets hemställan utom i de delar där det föreligger socialdemokratiska reservationer, som jag i förekommande fall yrkar bifall till.

RUNE TORWALD (c):

Herr talman! För att ge en liten bild av hur snabbt vårt behov av samhällelig trafikservice har vuxit fram skulle jag vilja återge sista versen i Palle Nävers dikt *Moster Lena på Skogen*:

Men nu är Lenas tid förbi
och hennes stuga riven
I skyn ett flygplans ilska skri
skär in den nya given

för oss, som välfärdsarvet fått
av gråa, glömda fäder,
som för sin enda långfärd blott
behövde fyra bräder.

Trafikpolitiken

Detta var alltså vardagsmänniskornas situation för bara en dryg mansålder sedan. Men kammarens ledamöter har i dag en viktig uppgift när det gäller att fastlägga riktlinjer och målsättning för en ny trafikpolitik, som skall ersätta det nu 16 år gamla trafikpolitiska beslutet från 1963. Målsättningen bör givetvis vara att förbättra situationen för främst kollektivresenärer men naturligtvis också för alla andra trafikanter. Jag är av den uppfattningen att om kammaren i huvudsak följer de förslag som är redovisade i trafikutskottets betänkande 1978/79:18, men dessutom stöder de centerreservationer som där finns redovisade, så kommer nyss angivna målsättning att uppnås.

Vid trafikutskottets arbete med betänkandet har vi haft att utgå ifrån dels Bondestams ofullbordade – jag menar givetvis regeringens proposition 1978/79:99 med dess 28 yrkanden –, dels ca 125 motioner med sammanlagt ungefär 250 yrkanden. Att jag litet vanvördigt använder beteckningen Bondestams ofullbordade på regeringens proposition beror på att den, trots sin mångordighet, i många avsnitt saknar konkreta förslag och i andra fall helt förbigår väsentliga frågor som måste beaktas för att vi skall få en helhetslösning när det gäller svensk trafikpolitik. Kommunikationsministern har ju f. ö. med klädsam förnöjsamhet uttryckt sin stora tillfredsställelse över att utskottet har gjort så många förbättringar. Hon har också noterat att avstyrkandena är få. Detta är ju en självklar effekt av det faktum att om det inte finns några förslag går det inte att avstyrka dem. Utskottet har då självt måst ta fram förslag – oftast med utgångspunkt i bl. a. centerns partimotioner. Och dessa utskottsinitiativ har vi beslutat föreslå riksdagen att ge regeringen till känna.

Det förhållandet att kommunikationsministern uttryckt så stor tillfredsställelse över dessa ca 25 tillkännagivanden visar ju också att hon varit väl medveten om hur ofullbordad hennes trafikproposition varit. Min förhoppning är dock att trafikutskottet genom sitt konstruktiva arbete skall ha givit kammaren en möjlighet att fatta ett avsevärt mer fullbordat trafikpolitiskt beslut till gagn för samtliga trafikanter i framtiden.

Av tidsskäl måste jag inskränka mig till att ge centerns synpunkter enbart på de viktigare avsnitten i betänkandet samt något utförligare kommentera de sju centerreservationerna. Jag kommer därvid att i stort sett följa uppläggningsen i trafikutskottets betänkande.

Som centerpartist vill jag uttrycka min tillfredsställelse över att ett enigt utskott ställer sig bakom vårt krav att trafikpolitiken måste utformas så, att den kan bli ett medel att uppfylla samhällets regional- och sysselsättningspolitiska mål, och att den samordning av trafik-, regional- och sysselsättningspolitik som påbörjades under Fälldinregeringen nu kan vidareutvecklas. Det generella målet för samhällets trafikpolitik måste vara att erbjuda

medborgarna och näringslivet i landets olika delar en tillfredsställande trafikförsörjning till lägsta möjliga samhällsekonomiska kostnader. En viktig förutsättning för att detta skall kunna ske är att samarbetet såväl mellan de statliga verken som mellan de statliga transportföretagen och privata företag av typen åkerier, bussföretag, speditorsföretag etc. förbättras. Detta har också utskottet gett uttryck för i ett tillkännagivande. Vi finner det också angeläget att kostnadsfördelningen för trafikanter och boende inom olika delar av landet fortlöpande beaktas inom ramen för de regionalpolitiska överväganden som görs på såväl regional som central nivå.

När det gäller det framtida järnvägsnätets utformning och omfattning har det tyvärr inte gått att nå enighet i utskottet. Centern redovisar därför sin inställning i reservationen 1, och den vill jag här något kommentera. Vi kan – i motsats till utskottsmajoriteten – inte acceptera propositionens förslag till uppdelning av järnvägslinjerna. Centern menar att riksnätet för persontrafik t. v. utgöres av alla de banor som i dag trafikeras. Detta främjar bäst en aktiv närings-, regional- och lokaliseringspolitik och tillgodoser också totalförsvarssynpunkter. Vi menar också att det vikande resandeunderlaget på det olönsamma bannätet inte bara är en följd av utglesningen på landsbygden utan även av taxepolitik, stelbent tidtabellsläggning, indragning av turer, m. m. Vi ser därför med tillfredsställelse på SJ:s förslag att radikalt sänka taxorna och ta upp en intensivare marknadsföring för att få ett ökat antal trafikanter att utnyttja järnvägens tjänster. Men vi menar också att det krävs minst tre års försök med taxesänkningar, serviceförbättringar etc. för att en utvärdering skall kunna ske. Vid den tidpunkten har också länshuvudmännen för kollektivtrafiken hunnit bildas och skaffat sig en bas för sina bedömningar beträffande utnyttjandet av regionens järnvägsbanor.

Centern ser också med oro på att allt större del av godstrafiken under senare tid har förts över från järnväg till landsväg. Energiskäl, miljöhänsyn och trafiksäkerhetsaspekter talar starkt för att framför allt de långväga tunga godstransporterna bör ske på järnväg eller – där så kan ske – med båt. Vi delar inte föredragandens uppfattning att en nedläggning av persontrafiken på en bandel inte skulle ha några negativa effekter för godstrafiken på samma sträcka. När det gäller de trafiksvaga bandelarna så kan vi inte acceptera att statsrådet vill göra en indelning i A-, B- och C-banor. Jag syftar här på banor som skulle tillhöra riksnätet för persontrafik, banor om vilka man skulle göra extra utredningar för att klarlägga om de skulle hänföras till riksnätet eller om de möjligen skulle hänföras till C-banorna, dvs. de banor där man skall pröva huruvida fortsatt persontrafik skall förekomma eller inte. Om riksdagen genom att stödja utskottsmajoriteten skulle fatta beslut om en sådan kategoriindelning, så innebär detta också indirekt att man ger direktiv åt SJ att inte upprusta de banor där man skall pröva huruvida fortsatt persontrafik skall förekomma eller inte. Av säkerhetsskäl kan man tvingas sänka tillåtna hastighetsgränser för tågen. Omoderna vagnar, längre restider o. d. kommer att leda till bortfall av resenärer, även om taxorna nu sänks radikalt. Detta kommer att försätta länshuvudmännen i ett uppenbart underläge i framtida förhandlingar med SJ om huruvida fortsatt persontrafik skall finnas eller ej på

en viss bandel.

Centern hävdar att det är angeläget att de regionala trafikhuvudmännen får möjlighet att förutsättningslöst pröva hur trafikförsörjningen skall lösas. F. ö. är det ju så att vi bara i ett fåtal regioner har organisationen för regional trafik utbyggd. Det finns alltså därför mycket starka skäl som talar för att avvakta med förändringar av bannätet. Om det till sist skulle bli så att man för någon bandel skulle komma att lägga ned trafiken kan vi under inga förhållanden acceptera att detta får medföra en kostnadsövertalning från stat till kommun. I detta sammanhang vill jag också framhålla att vi inte kan acceptera kommunikationsministerns förslag att persontrafiken på delar av inlandsbanan skall nedläggningsprövas. Vi menar att inlandsbanan spelar en strategisk roll för regionalpolitiken i Norrlands inland. Efter centerinitiativ har en upprustning redan igångsatts, även om den än så länge har fått effekt bara på sträckan Östersund–Storuman. Det är därför svårförståeligt att nedläggningsprövning nu föreslås i fråga om flera bandelar på eller med anknötning till inlandsbanan. Vi avvisar dessa propåer och menar att inlandsbanan är en livsnerv i Norrlands inland.

Centerns inställning till järnvägsnätet innebär samtidigt ett bifall till alla motioner med krav på fortsatt persontrafik på en mängd bandelar runt om i Sverige.

Utskottet har ställt sig bakom centerns krav på att en investeringsmålsättning måste fastställas för SJ och att en plan för genomförandet av dessa investeringar skall utarbetas snarast möjligt. I avvaktan på en sådan fullständig upprustningsplan anser vi dock från centerns sida att ytterligare 25 milj. kr. bör anvisas för upprustning av glesbygdsbanor redan under kommande budgetår. Vi vill använda 10 milj. kr. för upprustning av inlandsbanan och resterande 15 milj. kr. för andra glesbygdsbanor i Norrland. Budgetpåkänningen anser vi blir obetydlig eftersom en sådan satsning på järnvägsinvesteringar i Norrland rimligen i motsvarande grad bör kunna eliminera AMS-insatser för att sysselsätta arbetslösa i samma regioner.

När det gäller inlandsbanan vill jag understryka dess nuvarande betydelse för näringslivet i Norrlands inland. Men i framtiden torde inlandsbanan komma att spela en än större roll såsom ett energisnålt transportalternativ för de ökade uttag av skogsråvaror och torv etc. som vi med säkerhet kan emotse. Det bör noteras att inlandsbanans sträckning väl sammanfaller med de norrländska torvfyndigheterna, vilket också framgår av den bild som jag nu visar på TV-skärmen – där de mörkare skrafferade områdena utvisar områden med större förekomster av torv och de svagare skrafferade områden med mindre förekomster. Även energikommissionen har understrukt vikten av att det svenska oljeberoendet så snabbt som möjligt reduceras. Nu används stora mängder olja för bostadsuppvärmning i Norrland trots att vi där samtidigt har väldiga outnyttjade energitillgångar i form av skogsavfall, torv etc. Ett utnyttjande av dessa energitillgångar är angeläget ur såväl sysselsättnings- som valutasynpunkt och innebär samtidigt en påtaglig minskning av vårt oljeberoende. När det nu är så lyckligt att de aktuella energiråvarorna i påtaglig grad är koncentrerade längs inlandsbanan är det

angeläget att snabbt rusta upp den och dess bibanor så att den kan fylla sin viktiga roll i framtiden att vara ett energisnålt transportalternativ mellan producent och konsument.

När det gäller investeringarna i Storstockholmsområdet kan vi i centern inte dela majoritetens uppfattning att man nu skall satsa pengar på ett dubbelspår Älvsjö–Flemingsberg. Tvärtom menar vi att en projektering av ett nytt dubbelspår på sträckan Älvsjö–Flemingsberg med all sannolikhet kommer att medföra en försening av byggnationen av stationen vid Flemingsberg. Vi finner det angeläget att skyndsamt utreda och i samråd med Stockholms läns landsting presentera förslag som innebär att byggnation av stationen vid Flemingsberg kan ske utan att spårsystemet dubblas. Den kapacitetsökning som kan erfordras på SL-nätet menar vi kan åstadkommas snabbast och billigast genom ombyggnad av några stationsplattformar så att tunnelbanetågen kan bestå av fem i stället för nuvarande fyra vagnar per tågsätt. En sådan kapacitetsökning på bortåt 25 % bör tillgodose behovet under hela 1980-talet.

Från centerns sida kan vi inte acceptera statsrådets passiva inställning till godstrafik på järnväg. Vi menar att även i dessa fall måste man ta mera hänsyn till regional- och sysselsättningspolitiska effekter än till SJ:s företagsökonomiska bedömningar. Vi menar också att landstingens och kommunernas inställning till hur godstrafiken i resp. region bör vara ordnad måste beaktas. De av SJ aviserade linjetarifferna – liksom f. ö. också andra godstaxor – bör sättas så att de kan medverka till att stimulera företagsamhet i glesbygd och till befordran av långväga gods med tåg. Inledningsvis bör man kunna acceptera företagsekonomiska förluster vid nya taxor.

Inom godstrafiken är enligt centerns mening en ökad samverkan mellan post, järnväg, speditors- och åkeriföretag speciellt angelägen och nödvändig. Vi kan inte heller acceptera att full ersättning i form av forslingsbidrag till berörda fraktkunder skulle kunna utgå endast under det första året efter en järnvägs nedläggning. En avveckling på fem år av dessa forslingsbidrag finner vi orimlig, eftersom detta skulle leda till en snabb övervältring av statens nuvarande aktuella godstransportförluster på berörda företag, som ju främst ligger i glesbygden. Med regeringens förslag till åtgärder på godstrafikområdet och med rabatter för storkunder motverkas en aktiv regionalpolitik. Detta kan vi givetvis inte acceptera och har också gett uttryck för detta i en reservation.

Taxesamordning mellan olika trafikmedel är givetvis av avgörande betydelse för att förbättra samarbetet och samordningen även inom persontrafiken. Vi noterar med tillfredsställelse att utskottet ställer sig bakom våra krav på att länshuvudmännens periodkort och övriga biljetter i förekommande fall skall kunna utnyttjas även på tågen. Detta gäller även vårt krav att en person skall få samma reskostnad, oavsett om han kan färdas hela sträckan med tåg eller om han måste använda sig av tåg, buss och diligens. F. n. drabbas den som måste utnyttja olika färdmedel för resan av en betydligt högre reskostnad än järnvägsresenären, även om den totala reslängden är densamma.

För att järnvägens tjänster skall kunna utnyttjas i ökad omfattning i framtiden är det väsentligt att riktlinjer för länshuvudmännens ersättning till SJ snarast fastställs. Statsrådet har inte tagit några initiativ, trots att utskottet tidigare uttryckt önskemål om detta. Det är därför glädjande att utskottsmajoriteten ställt sig bakom centerns krav på ett snabbt utarbetande av allmänna riktlinjer för hur ersättningen till SJ skall regleras, när länshuvudmännen önskar köpa tjänster. Detta är en nödvändig förutsättning för att underlätta huvudmännens planering och för att ge dem en realistisk möjlighet att diskutera alternativa trafiklösningar i områden med trafiksvaga bandelar. Vid nuvarande förhandlingar tas enbart hänsyn till SJ:s företagsekonomiska bedömningar. Detta är orimligt.

Centern menar att det bör vara möjligt att fastställa ett pris per vagnkilometer för SJ:s utnyttjande i lokal- och regionaltrafik. I detta bör inte kostnaderna för investerat kapital i banvall och spår eller underhållskostnader för bibehållande av desamma ingå. Dessa kostnader påverkas bara marginellt av eventuell lokal och regional trafik, i vart fall på banor där betydande fjärrtrafik förekommer. Priset bör beräknas med utgångspunkt i driftkostnad samt kapitalkostnad etc. för aktuell vagntyp. Eftersom det strikta kostnadsansvaret för de skilda trafikgrenarna i och med dagens trafikbeslut upphävs, finner centern det också rimligt att regeringen i de fall då detta bedöms samhällsekonomiskt fördelaktigt – något som torde vara regel – skall kunna sätta dessa taxor lägre än självkostnaden beräknad på nyss angivet sätt, speciellt på sådana bandelar där SJ inte har några kapacitetsproblem inom överskådlig tid. Riktlinjerna bör vara klara före 1980 års utgång.

Jag övergår nu till att kommentera vägavsnittet i propositionen och betänkandet.

I propositionen berör föredraganden över huvud taget inte frågan om enskilda vägar. Detta är måhända symtomatiskt för regeringens bristande intresse för denna kategori vägghållare. Centern finner det emellertid anmärkningsvärt med hänsyn till bl. a. den ökande betydelse för det rörliga friluftslivet som dessa vägar får. Glädjande nog har emellertid utskottet enigt ställt sig bakom centerns krav på ett uttalande i detta sammanhang. Målsättningen bör vara att successivt höja bidragsprocenten och att anslå medel i den takt nya vägföreningsvägar anmäls såsom statsbidragsberättigade.

Det är också glädjande när ett enigt utskott ställer sig bakom centerns krav på en ökad satsning på utbyggnad och förbättring av det sekundära och tertiära vägnätet. Det gäller både med avseende på bärighet och framkomlighet. Detta är väsentligt, inte minst för att tillgodose glesbygdsbefolkningens krav på en bättre vägstandard. Härigenom kan man åstadkomma att de regionala skillnaderna i vad gäller vägarnas standard utjämnas. På en punkt har centern tyvärr blivit nödsakad att reservera sig. Vi menar att under planeringsperioden 1979–1988 bör genomsnittligt minst 50 % av de statliga insatserna för investeringar i vägväsendet gå till åtgärder på länsvägnätet för att snabbt nå de mål utskottet är enigt om.

För mig, som redan 1972 motionerade om förbättrade statsbidrag till

byggande av cykelvägar, är det naturligtvis en stor tillfredsställelse att nu kunna notera att ett enligt utskottet föreslår att 20 miljoner avsätts för detta ändamål redan under budgetåret 1979/80. Att dessa medel tas ur ramen till byggande av kommunala gator och vägar finner jag naturligt, eftersom en satsning på säkrare cykeltrafik dels är angelägen ur trafiksäkerhetssynpunkt, dels också förbättrar framkomligheten för övriga trafikanter, inkl. bilister-na.

När det gäller vägarna vill jag också markera att centerpartiet reserverat sig för att vägplaneringen i framtiden måste bygga på länsdemokratiska principer i större omfattning än f. n.

Propositionens inställning till kollektivtrafik i tätort torde utan överdrift kunna betecknas såsom sval, för att inte säga negativ. Jag bortser då från avsnittet Handikappanpassad kollektivtrafik, där jag anser att propositionens förslag i stort sett kan accepteras. Utskottet tar dessbättre med anledning av motioner ett initiativ för att snabbt få fram bättre statsbidrag till den kollektiva tätortstrafiken. Utgångspunkten skall därvid vara kollektivtrafikutredningens förslag. Statsrådets påstående, att KOLT-utredningens förslag bara skulle gynna Stockholm och Göteborg, är obegripligt. Tvärtom förordar ju KOLT möjligheter till statsbidrag för bussterminaler, kollektivtrafikfiler etc. Dessa investeringar är ju aktuella i alla större tätorter.

Utskottet har också förordat snabba åtgärder för att genom statsbidrag stimulera till ökad användning av elektrisk bussdrift. Detta innebär ett bifall till upprepade krav från centerhåll. Utskottet har också enats om att begära en beredning under kommunikationsdepartementet. Denna beredning bör ha ett parlamentariskt inslag och ha till uppgift att analysera behovet av nya trafiklösningar på kollektivtrafikområdet. Den bör också initiera och utvärdera försöksverksamhet med nya trafiksystem såväl i Sverige som internationellt.

När det gäller propositionens energiavsnitt finns inte mycket att erinra, utan utskottet har i stort sett accepterat de synpunkter som framförs. Jag vill bara understryka att vi från centerhåll tror att det vore bra om man kunde få ekonomitrimning av bilar utförd i samband med den årliga bilprovningen. Svensk Bilprovning har ju utrustning med vilken man kan avläsa motorns utnyttjande av bränslet. Eventuell erforderlig justering borde därför också kunna vidtas mot att bilägaren fick betala lämpligt avvägd avgift. Utskottet har ställt sig bakom denna uppfattning.

I propositionen föreslås en sammanslagning av de nuvarande organen transportnämnden, fraktbidragsnämnden och bussbidragsnämnden till ett nytt organ som kallas transportrådet. Vi har ingenting att erinra mot denna åtgärd men finner att transportrådet har tilldelats en del mindre lämpliga arbetsuppgifter. Vi menar att transportrådets uppgifter endast bör vara av rådgivande och verkställande karaktär. De långsiktiga besluten beträffande hur trafiken i landet skall vara ordnad bör åvila regering och riksdag.

Enligt vad vi under hand fått erfarat kommer transportrådets verksamhet att förläggas till Stockholm. Vi kan inte biträda en sådan lokalisering utan

anser att transportrådet bör lokaliseras utanför Stockholm. Decentraliserings-skäl talar för detta. Så är exempelvis Norrlands inland i stort behov av statlig förvaltningsverksamhet.

Riksdagen bör därför nu fullfölja sin tidigare fastlagda målsättning att decentralisera nya enheter för statlig förvaltning till orter utanför Stockholmsregionen. Vi anser det lämpligt att transportrådet lokaliseras till den del av vårt land där de frågor som rådet kommer att syssla med har speciellt stor betydelse och frekvens. Från denna utgångspunkt föreslår centern att transportrådet lokaliseras till Östersund.

Herr talman! Under hänvisning till vad jag här anfört ber jag att få yrka bifall till samtliga sju centerreservationer samt i övrigt till utskottets hemställan.

I detta anförande instämde Arne Persson, Alfred Håkansson, Karl-Eric Norrby, Gunde Raneskog och Stina Eliasson (samtliga c).

GEORG DANELL (m):

Herr talman! Efter årtal av kritik mot 1963 års trafikbeslut i allmänhet och trafiken hos SJ och Linjeflyg i synnerhet har trafikdebatten helt plötsligt på senare år övergått till tal om en trafikpolitisk revolution med lägre priser och fler resenärer. Denna radikala förändring av trafikpolitiken har flera orsaker.

Den trafikpolitiska utredningens arbete var naturligtvis en anledning till att tänka om för trafikplanerare både i och utanför trafikföretagen. Men få områden är så som det trafikpolitiska mottagligt för nya idéer och ny teknik. Även utan utredningsarbete och riksdagsbeslut finns det stora möjligheter att pröva nya idéer.

Därför gav tillkomsten av den borgerliga trepartiregeringen 1976 ett klimat för att just pröva radikala idéer inom trafikområdet. Trafikföretag och regering använde inte längre samma argumentation gentemot kritiker. Tvärtom blev det en dialog dem emellan, där regeringen begärde att trafikföretagen skulle pröva nya vägar att öka antalet resenärer. Resultat av den här dialogen är bl. a. lågprissatsningen inom inrikesflyget. Naturligtvis spelade regeringens allmänna syn på företagande och tron på konkurrensen som ett bra medel att få en bättre trafik också en stor roll. SJ:s planerade lågprissatsning är ett resultat av trafikpolitiska utredningens arbete men också ett resultat av samma omständigheter som gäller flyget. Helt plötsligt har vi fått uppleva en konkurrenssituation mellan SJ och Linjeflyg. De två företag som tidigare – med både rätt och orätt – fått utstå så mycken kritik för sin stolbenthet och sina nedläggningsambitioner har nu fått en ny policy, som präglas av att man vill slåss om resenärerna med både låga priser och bättre service. Nu är det naturligtvis inte något självändamål att SJ och Linjeflyg skall tävla med varandra om resenärerna. Men deras konkurrenssituation gör att de kollektiva trafikmedlen rent allmänt blir mer attraktiva och möjliga för allt fler människor. Och det är ju det vi vill – att föra över vägtrafiken till tåg och flyg. Det är detta som man kan kalla den trafikpolitiska revolutionen.

Dagens trafikpolitiska beslut är en bekräftelse på den på senare år förda trafikpolitiken, men det ger också en möjlighet att fortsätta den nya politiken med större bredd.

Tidigare talare har belyst 1963 års trafikpolitiska beslut, och Carl-Wilhelm Lothigius kommer också senare i debatten att med sin mångåriga erfarenhet av trafikpolitik göra detta. Av den anledningen är jag nu något summarisk på den punkten. Det nu 16 år gamla trafikbeslutet är inte alls, som man ibland kan tro av debatten, felaktigt i alla sina delar. Förvisso var det bra att man trodde så mycket på trafikföretagen att man räknade med att varje trafikgren skulle kunna bära sina egna kostnader. Felet var bara att denna princip blev en regel inte bara för SJ:s totala ekonomi utan ibland också för olika enskilda verksamheter inom SJ. Man tycktes glömma bort att företag måste acceptera vissa olönsamma verksamheter för att kunna erbjuda en attraktiv helhet för sina resenärer – t. ex. att olönsamma bandelar kunde försörja mer lönsamma bandelar med ett värdefullt tillskott av resenärer. Den socialdemokratiska regeringens mycket strikta tillämpning av kostnadsansvaret var ett av skälen till att trafikpolitiken misslyckades. Omfattande nedläggningar av järnvägar och därmed försämrade service för både godstrafik och persontrafik har blivit resultatet. Trafikarbetet blev också alltmer isolerat i förhållande till andra verksamheter i samhället, vilket i sin tur försvårade regionalpolitiska och energipolitiska bedömningar.

När vi nu står beredda att skriva den nya trafikpolitiska målsättningen är vi faktiskt tämligen eniga. Den samstämmiga uppfattningen framgår av att utskottets uttalanden tidigare i den här frågan, från riksmötet 1977/78, nu följs upp av propositionen, som i sin tur kompletteras med ytterligare skrivningar som ett enhälligt utskott plockat ur olika partimotioner. Detta betyder att det generella målet för samhällets trafikpolitik är att erbjuda medborgarna och näringslivet i landets olika delar en tillfredsställande trafikförsörjning till lägsta möjliga samhällsekonomiska kostnader. Därutöver ger utskottet till känna bl. a. behovet av samordning av trafiken med målen för samhällets regional- och sysselsättningspolitiska mål. Det är också viktigt, menar utskottet, att skadorna på miljön och trafikolyckorna begränsas.

Vi moderater kan konstatera att våra formuleringar i partimotionen redan i januari, när det gäller den trafikpolitiska målsättningen, återfinns i regeringens förslag. Vi har i fråga om det sätt på vilket den här målsättningen skall uppfyllas understrukt vikten av att trafikpolitiken inom de ramar som samhället ställer upp präglas av marknadsekonomiska principer. För en tillfredsställande utveckling av olika trafiksystem krävs en differentierad marknad och att konkurrens, samverkan och innovationer främjas. Därmed tillgodoses människornas berättigade krav på valfrihet.

Eftersom utskottet i sitt tillkännagivande om målsättningen bl. a. hänvisar till moderatmotionens skrivningar om att trafikpolitiken också bör präglas av marknadsmässiga former, är det obegripligt hur Bertil Zachrisson kan tolka utskottets ställningstagande som ett fjärmande från de marknadsekonomiska principer som delvis återfinns i propositionen.

När det gäller den samhällsekonomiska grundsynen är det angeläget att understryka att förekomsten av den i det trafikpolitiska arbetet inte får tas som intäkt för vilka halsbrytande ekonomiska beslut som helst. Företagsekonomiska bedömningar måste hela tiden finnas med som en utgångspunkt för resonemang om investeringar och andra satsningar. Men samhällsekonomiska uppfattningar bör sedan t. ex. av regionalpolitiska skäl kunna påverka det slutgiltiga ställningstagandet. Samhällsekonomiska skäl får dock inte vara grund för ett ökat allmänt bidragstänkande när det gäller trafiksatsningar av olika slag. Det är min förhoppning att det fortsatta trafikplaneringsarbetet, som bör bedrivas med rimliga ambitioner, också kommer att ta hänsyn till detta.

I detta sammanhang vill jag också understryka behovet av att göra våra trafikmedel mer åtkomliga för fler medborgare. Förslaget till riksfärdtjänst och åtgärder för att åstadkomma en allmän handikappanpassning står i överensstämmelse med denna uppfattning och är en uppföljning av trepartiregeringens arbete. Den klarhet kring reglerna om handikappanpassningen som utskottet åstadkommit kommer att gagna dessa intressen.

Det trafikpolitiska beslutet i dag omfattar bara landtrafik, vilket är betecknande för den traditionella trafikpolitiken. Det finns dess värre inget underlag för att täcka alla trafikgrenar nu. Men luftfart och sjöfart bör även framgent ingå i samhällets trafikpolitik, bl. a. för att man skall undvika dubbelinvesteringar. Även om konkurrensen mellan flyget och tågen är bra bör vi undvika att det satsas på både snabbtåg och flyglinjer mellan samma orter – för att ta ett exempel. En sådan hård konkurrens i landets tätbefolkade delar kan få till följd att flyget har låga priser i Mellansverige för att sedan tvingas till förhållandevis högre priser på de längre sträckorna, vilket kan få oönskade regionalpolitiska effekter. Även när det gäller frågan om hur vi skall behandla luftfartens investeringar i t. ex. markanläggningar jämfört med investeringar i tågtrafik, bör det finnas mera kött på benen för att den skall kunna diskuteras när luftfartspolitiska utredningen är klar.

Den satsning på lågprisflyg som startade förra året är, som jag sagt tidigare, ett tecken på den nya trafikpolitiska situationen som verkligen ger samhällsnytta. Det börjar redan finnas intressant material från denna lågprissatsning. Bara det faktum att Linjeflyg under halvåret oktober 1978–mars 1979 fått 260 000 nya passagerare är smått svindlande med tanke på att tidigare helårssiffror varit omkring 1,3 miljoner. Man tror sig under detta första lågprisår komma upp till 2 miljoner resenärer. Man sänker alltså priserna i genomsnitt med 20 %, men hoppas få ca 50 % fler passagerare. Detta sker utan några statliga subventioner, och det visar sig vara företagsekonomiskt lönsamt. Det visar lågprisfilosofins styrka och den dynamik som också finns hos flyget.

Den nya offensiva trafikpolitiken bör förhoppningsvis komma att präglade även järnvägstrafiken. Men en förutsättning för detta är att statsmakterna ger SJ klara besked om hur trafiken skall bedrivas i framtiden. SJ måste inte minst med tanke på dagens hårdnande konkurrenssituation ges möjlighet att arbeta som ett modernt trafikföretag på villkor som gör att SJ kan vara ett

attraktivt alternativ för resenärerna.

Detta innebär att statsmakterna skall ange riktlinjer för järnvägstrafiken och anslå de medel som behövs för olika nödvändiga insatser för att erbjuda en förbättrad trafik, men inte gå in i detaljbeslut i sådana frågor som ett fristående trafikföretag måste ha rätt och möjlighet att självt styra och ansvara för. Det ges oroande exempel på detaljstyrning av SJ:s arbete i olika motioner, som kanske mest varit riktade till en hemmaopinion men som ändå påverkar helhetsbilden av riksdagens ställningstagande till viktiga frågor. Vi moderater har på olika sätt markerat vår uppfattning att det måste vara klara förhållanden mellan trafikföretaget SJ och statsmakterna. Vi har således reserverat oss mot utskottets beslut om att begära allmänna riktlinjer inför förhandlingar mellan SJ och regionala huvudmän om hur den kollektiva trafiken skall skötas och betalas. Vi har sett exempel, bl. a. i Skåne, på hur SJ, väl medvetet om nyttan av att bli överens med en stor regional kund, medverkat till ett snabbt avtal. Några statliga riktlinjer som verkligen skulle ha påverkat dessa förhandlingar positivt hade med all sannolikhet bara försvårat förhandlingarna. Vi har också konstaterat i vår reservation att allmänna riktlinjer som skall kunna appliceras på mer än ett län blir av nöden så uttunnade att de inte fyller någon funktion. Vi moderater står alltså fast vid utskottets tidigare uppfattning, att det finns skäl att avvakta de nu aktuella förhandlingarna innan statsmakterna griper in.

När det gäller lågprisförsök omfattande vissa godstaxor har vi moderater accepterat utskottets skrivning, men vi har också i ett särskilt yttrande uttalat att vi inte vill ha några preciserade beslut av riksdagen om framtida taxor. Dels är godstaxorna till stor del beroende av särskilda avtal mellan SJ och transportköpare, vilket gör det svårt att uttala något om preciserade sänkningstal, dels tycker vi att SJ:s status som affärsdrivande verk och transportföretag i konkurrens måste respekteras. Men en utredning om lågpris i fråga om godstaxor kan vi tänka oss nu. Vi förutsätter dock att någon försöksverksamhet med sådan inte skall behöva kräva några ytterligare statliga ekonomiska insatser för SJ.

Vi har i våra partimotioner under detta riksmöte på flera olika sätt understrukt järnvägens betydelse. Energihushållningsaspekterna har naturligtvis blivit än mer riktiga genom den senaste tidens oljeprishöjningar. Regionalpolitiska skäl och trafiksäkerhetsskäl talar också för en offensiv järnvägspolitik som satsar på utveckling mer än avveckling. Den allmänna offensiven på trafikområdet har också börjat präglja SJ. Man ligger nu i startgroparna för en lågprissatsning med början i sommar, och man försöker bygga upp sitt anseende när det gäller standard och service i allmänhet.

Propositionen följer den uppläggning som trepartiregeringen valde förra året, nämligen att på framför allt tre områden vidtaga åtgärder för att stärka SJ:s konkurrenskraft.

För det första följs förslagen från den trafikpolitiska utredningen upp delvis genom att man avlastar SJ kapitalkostnader. Därmed lättar det ok för SJ som förhindrat satsningar av det slag som vi här tidigare talat om. Detta bör dock inte ses som en subvention för all framtid. Utskottet har också i huvudsak

följt det förslag som lagts fram av oss moderater, nämligen att vi efter tre år skall se över hela frågan om både avlastning av vissa av SJ:s fasta kostnader och effekterna av lågprissatsningen. Denna satsning skall inte enbart vara beroende av statligt stöd utan skall också, liksom när det gäller Linjeflyg, genomföras som ett resultat av företagsekonomiska och marknadsmässiga bedömningar av SJ. Lägre priser ger fler passagerare, vilket också bör kunna ge större intäkter.

För det andra bör dagens beslut ge SJ något bättre planeringsunderlag, eftersom riksdagen uttalat att ungefär 70 % av SJ:s bannät enligt propositionen skall hänföras till ett riksnät, där man skall ha en jämn normalstandard. Resten av bannätet blir nu föremål för prövning ute i regionerna. Enligt utskottets skrivning bör detta arbete kunna komma i gång så snart som möjligt och utan att ens konstruktionen när det gäller de regionala huvudmännen är klar. De regionala intressenterna bör också finna ett stort värde i snabba besked om framtida spårtrafik i länet. Därmed åstadkommes det regionala inflytande som vi förordat i våra motioner. Genom utskottets ändring av regeringsförslaget har det också blivit en garanti för regionerna att få bidrag till ersättningstrafik även efter de fem år som kommunikationsministern ville ha som en omprövningstid. Det är oerhört viktigt att inte tidigare teknik får fortleva, nämligen att nedläggningen av järnväg följs av statliga bidrag till busstrafik som efter ett par år också tunnas ut på grund av att de statliga bidragen torkar in.

Det nybildade transportrådet får en viktig uppgift även i dessa frågor. I det sammanhanget kan det vara på sin plats att varna för att lasta över fler uppgifter på detta nya verk. Risken är överhängande för att vi inom några år får en ny mäktig myndighet med ny byråkrati. Uppgifterna bör klart avgränsas för transportrådet, och vi bör akta oss för att inrätta någon statens transportmyndighet.

Beträffande de eventuella nedläggningarna beklagar jag att centern inte velat följa majoritetens linje att ge SJ klara besked om huvuddelen av sitt bannät för att därmed kunna få en målmedveten satsning på dessa banor. Centern har valt att göra sig till tolk för de lokala opinionerna genom att hänföra alla landets banor till riksnätet. Skulle detta nät få den normalstandard som bör krävas av ett riksnät är det fråga om satsningar på mellan 2 och 3 miljarder kronor, vilket naturligtvis är helt orimligt. Försiktigtvis låter man bli att tala om pengar i centerns reservation. Om man menar att vissa banor i deras heltäckande nät inte behöver få normalstandard har man missat hela poängen med att ge SJ klara besked. Därmed riskerar SJ att stå och stampa på samma fläck som man gjort under senare år. Med all respekt för centerns grundläggande motiv för sin järnvägspolitik måste jag konstatera att den är helt orealistisk och att den inte kommer att främja järnvägen i allmänhet.

Om de regionala organen tycker att viss trafik är så gles att det bör gå att ha flexibel busstrafik kommer det således att bli fråga om nedläggning av en del järnvägar. Vi bör i det sammanhanget betänka att flertalet av våra banor byggts före eller kring sekelskiftet. Vi har ett nytt samhälle med ny lokalisering, vilket också bör innebära att järnvägarnas sträckning berörs av

detta. Naturligtvis bör också det betyda att man planerar nya bansträckningar. Men det blir möjligt först när det finns klara besked från statsmakterna.

Den tredje väsentliga punkten för SJ gäller investeringarna. Här innebär regeringsförslaget 100 milj. kr. i tillskott. Vi moderater är nöjda på den punkten och deltar inte i den auktion som övriga partier tycker sig har råd att delta i. Folkpartiets snabba avhopp från det egna regeringsförslaget och från beslutet att följa det högsta budet från socialdemokraterna med ytterligare 75 milj. kr. vittnar verkligen inte om något ekonomiskt ansvar och stämmer inte alls överens med statsrådets högtidliga uttalande alldeles nyss om ekonomisk återhållsamhet. Att det finns utrymmen att lägga investeringspengar i är fullt klart. Men vad vi förstår överensstämmer regeringens förslag ganska väl med SJ:s aktuella planer. Det finns förutsättningar att också börja upprustningen av hela inlandsbanan eller att satsa på en ny teknik, t. ex. snabbtåg. Det är naturligtvis en förutsättning för SJ att kunna göra investeringar i ny teknik för att järnvägen på så sätt skall kunna vara ett attraktivt transportmedel för resenärerna eller befraktarna men också för att den skall kunna uppfylla kraven på trafiksäkerhet.

Beträffande inlandsbanan innebär utskottets ställningstagande en förändring av regeringens förslag, som skulle betyda nedläggningsprövning av delar av inlandsbanan. Skall denna bana verkligen kunna fungera som en helhet, vilket propositionen i något annat sammanhang faktiskt talar om, krävs det att inga bandelar läggs ned. Det finns många skäl – försvarspolitiska och regionalpolitiska men också den alltmer ökande turismen i inlandet – som talar för att inlandsbanan i sin helhet skall behållas och upprustas för trafik.

Vägavsnittet blev i regeringsförslaget minst sagt oklart. Efter utskottets behandling och konkretisering av frågorna om den framtida vägplaneringen har det blivit en bra ansiktslyftning. Eftersom trycket på en höjning av ambitionerna när det gäller vägbyggande är stort, finner vi moderater att riksdagens beslut nu är ett steg framåt. Vi har i våra motioner sagt att vi på kort sikt måste öka vägbyggandet genom att finansiera tidigareläggning av större projekt med avgifter från trafikanterna. Men på längre sikt har vi sagt att det måste satsas mer av statsmedel på vägbyggande. Vägbyggande är en viktig del av svenskt näringsliv och har stor betydelse för sysselsättningen. På senare år har vägbyggandet också blivit en bra exportvara. Det är inga utgifter att bygga vägar utan som regel lönsamma investeringar. Inte minst gäller detta när trafikfällor kan byggas bort. Det finns få områden där vi politiker så svart på vitt vet vad investeringar kan betyda i sparade människoliv som när det gäller vägbyggande. Det måste bli ett slut på att vi tycks acceptera att 1 000 människoliv skall offras på våra vägar årligen. Vägbyggandet och underhåll av våra vägar fyller en viktig uppgift i arbetet att hålla nere dessa siffror.

Utskottets ställningstagande innebär att vägbyggandet bör kunna öka, så att behoven när det gäller både mindre vägar och stora projekt kan mötas snabbare.

Att utskottet tycks ha låst sig i frågan om avgiftsfinansiering är beklagligt.

Samma partier som vill ha vägtullar i våra tätorter, där inga andra alternativ kanske finns och verkligen blir en ekonomisk belastning för trafikanterna, vägrar att acceptera nya alternativa vägar och broar, vilkas tidigareläggning skall betalas med avgifter. Vi förstår det inte – kanske dagens debatt kan skingra dimmorna på den punkten.

I vår partimotion skrev vi att propositionens avsnitt om kollektivtrafik i tätort var utmanande. Det enda man föreslog var egentligen att bidrag till tunnelbancutbyggnad i framtiden skulle tas bort. Därmed bröt man den uppläggning av propositionen som trepartiregeringen faktiskt var överens om. Av statsrådets anförande att döma tycks hon inte ens ha uppmärksammat att utskottet följdriktigt avstyrkt propositionen i denna del. Det är bra att utskottet har gjort detta och att man äntligen vill göra det möjligt att erbjuda statliga bidrag till andra anläggningar än bara tunnelbana. Våra förslag om att de statliga bidragen skall vara neutrala till olika slags kollektivtrafikanläggningar innebär att även bussgator, terminaler och spårbunden trafik med korsningar i samma plan skall kunna bli bidragsberättigade. Här finns ett stort uppdämt behov av nya regler som följer kollektivtrafikutredningens förslag. Utskottet har följt de motioner som föreslår att dessa skall realiseras. Därmed får tätortstrafiken – och inte bara i storstäder som statsrådet försökt tolka vårt beslut – den del av dagens trafikpolitiska beslut som den borde ha. Vi förutsätter att regeringen skyndsamt arbetar fram ett förslag om hur de nya reglerna skall se ut.

Jag tycker också att utskottets skrivning om privatbilism i tätort har blivit mer sansad än propositionen som ägnade sig åt att rada upp alla möjliga åtgärder mot bilismen. Privatbilismen sörjer för 80 % av landets trafikarbete. Även i tätorterna fyller den en viktig funktion för att handeln och hantverkare skall kunna utföra sina arbeten men också för att gamla och handikappade skall kunna undvika isolering. Sedan är det en annan sak att många miljöskäl talar för att privatbilismen, i synnerhet i våra större städer, bör minska. Men som utskottet skriver är det i första hand fråga om att erbjuda en bättre kollektivtrafik som alternativ till bilresorna. Ensidiga restriktioner och förbud leder inte långt.

Bristen på samordnad satsning på nya trafiksystem eller andra idéer om färdmedel talar för att vi bör få till stånd den kollektivtrafikberedning som utskottet föreslår. Därmed kan vi få ett samlat grepp över detta vida område, men också möjligheter att påskynda genomförandet av nya projekt. Det är märkligt att centern tycks ha två uppfattningar om huruvida vi skall ha ett strukturbolag med ungefär samma uppgifter som denna beredning. Centern sade nej till detta socialdemokratiska förslag i vårt utskott men ja i näringsutskottet. I går röstades således det förslag igenom som också i dag står på dagordningen. Det är nödvändigt att centern klargör hur den kommer att rösta i dag och hur den tillsammans med socialdemokraterna ser på förhållandet mellan beredningen och strukturbolaget. Helt visst är, att hade man i trafikutskottet vetat om att ett strukturbolag var aktuellt, skulle man ha formulerat sig annorlunda – om ens uttryckt tanken på en kollektivtrafikberedning så som man nu gjorde. Det är nödvändigt för att

riksdagens beslut skall kunna realiserats på ett vettigt sätt i regeringskansliet att dessa partier nu ger besked på denna punkt.

I sakfrågan anser vi att strukturbolaget ingår i den socialdemokratiska modellen som innebär att staten nödvändigtvis måste styra och förfoga över de idéer som kanske kan användas på trafikområdet. Jag är av den uppfattningen att kunskapen hos våra trafikföretag och fordonstillverkare är så bra att vi endast behöver driva och hjälpa fram goda idéer utan några engagemang i nya statliga institutioner. Allt tyder på att byråkratin ökar med det föreslagna strukturbolaget.

I detta sammanhang faller det sig naturligt att understryka betydelsen av utskottets förslag om att tillsätta en transportforskningsutredning. Vi har i vår partimotion visat den stora splittring som råder på området. Den samordning mellan framför allt de statliga institutionerna och den förbättring i samarbetet mellan dessa och enskilda forskningsorgan som nu kan komma till stånd blir ett stort steg framåt. Det blir något helt annat än regeringens något andefattiga förslag om utredning om enbart transportforskningsdelegationens verksamhet.

Herr talman! Det är bara på några punkter våra ideologiska olikheter mellan partierna kommit fram i utskottsbetänkandet. Men vi vet att skillnaderna kan bli stora oss emellan när det gäller frågor om t. ex. kommunalt, statligt eller privat engagemang i trafikföretag. Eller när det gäller tron på konkurrensen mellan olika företag. Jag tänker inte delta i debatten om hur slaktad propositionen blivit av riksdagen. Jag tänker inte agera domare i den debatten, men sakläget torde ha framgått av mitt anförande. Det är dock värdefullt att vi har fått en bred enighet i så många frågor i utskottet och att propositionen har kunnat förändras och kompletteras så mycket som har skett – och att vårt beslut därmed kan bli ett verkingsfullt redskap i det dagliga trafikarbetet.

Herr talman! Med det anförda yrkar jag bifall till reservationerna 2, 6, 9 och 10.

BERTIL MÅBRINK (vpk):

Herr talman! Kraven på en ny trafikpolitik har vuxit sig allt starkare i stort sett ända sedan riksdagen fattade sitt beramade beslut om trafikpolitiken 1963. Den omedvetenhet och liberala barnatro som präglade detta beslut har fått förödande konsekvenser. Det banade väg för en fortsatt ohämmad privatbilism och för att landsvägstrafiken kom att överta allt större andel av de samlade godstransporterna. Transportmedel för kollektiva persontransporter har rustats ned, och järnväg och sjöfart har fått en minskande relativ andel av godstransporterna. Privatbilen har ingått som en planeringsförutsättning i samhällsbyggandet. Vidsträckt villaområden i de stora tätorternas utkanter och en geografisk åtskillnad mellan boende och arbetsplatser har förutsatt privatbilism.

Nedrustningen av den kollektiva trafiken på landsbygden och centraliseringen av offentlig och kommersiell service har lett till en ökad avfolkning och till att många människor, främst äldre, som bor kvar, lever i en

närmast permanent isolering.

Men man måste väl ändå konstatera att transportväsendet har fungerat så till vida att både personer och varor har kommit fram till sina destinationer? Ja, men frågan är till vilket pris. Mellan 1 000 och 1 200 människor dödas i trafiken varje år och ca 20 000 skadas, och många av dem får men för livet. Trafikolyckor är den i särklass vanligaste dödsorsaken bland barn och ungdomar. Det vänligaste man kan säga om trafiksäkerhetsarbetet är att antalet döda och skadade legat på en relativt konstant nivå trots växande trafik.

Vi har en miljöförstöring på grund av trafiken som ingen ens förmår uppskatta omfattningen av, och det mesta av detta faller på privatbilismens och lastbilarnas konto.

Ungefär 400 000 människor är sysselsatta inom transportsektorn – majoriteten inom de delar som direkt eller indirekt sysslar med bilismen. Mer än 30 % av vår samlade energiförbrukning går åt inom transportsektorn. 19 % går till ren drift – och av det svarar personbilar och lastbilar för ca 90 %.

Vi får alltså bilden av ett gigantiskt resursslöseri, vilket är det samhälls-ekonomiska utfallet av vad som med borgarklassens förljugna språkbruk kallas "sund konkurrens".

Kritiken mot den hittills förda trafikpolitiken har vuxit sig stark både bland vanligt folk och bland experter. De ständiga hoten om järnvägsnedläggelser, försämrade kollektivtrafik och en ökande medvetenhet om bilismens avigsidor har utgjort en väsentlig grund för denna kritik. Den väsentliga uppgiften för trafikpolitiken måste vara att bryta resursslöseriet, att komma till rätta med miljöförstöringen och kraftigt minska antalet dödade och skadade i trafiken. Till uppgiften hör också att säkra transportförsörjningen i olika delar av landet för att möjliggöra en regional utveckling.

Vad gör då regeringen i sin proposition om den nya trafikpolitiken? Jo, man tar upp i stort sett alla de betydelsefulla problemen ett efter ett och vänder och vrider på dem ett slag, för att sedan släppa dem med konstaterandet, att det här borde man kanske göra någonting åt – men å andra sidan får man inte släppa sin fromma förtröstan på marknadskrafterna. Konkret innebär propositionen att möjligheter öppnas för SJ att genomföra vissa taxerevisioner, genom att företaget avlastas vissa kapitalkostnader, och dessutom att ansvaret för betydande delar av det s. k. olönsamma järnvägsnätet överförs till de regionala trafikhuvudmännen. Man föreslår också ett åtgärdsprogram för handikappanpassningen av kollektivtrafiken, dock utan att staten ikläder sig annat än ett marginellt ansvar för att det genomförs.

Man får inte ha stora krav på vad som skall vara en ny trafikpolitik, om man skall acceptera regeringens förslag. Men det har uppenbarligen inte heller trafikutskottet, eftersom utskottet bortsett från kollektivtrafiken i tätorterna i alla väsentliga delar accepterar propositionen och dess oklara syften och bara i vissa detaljer har en annan uppfattning. Något samlat grepp för att på ett grundläggande sätt förändra trafikpolitikens inriktning får man förgäves leta efter både i propositionen och i utskottsbetänkandet. Den möjlighet som utskottet hade att ta ställning till en samlad trafikpolitisk inriktning, genom

det förslag som lagts fram av vpk, undveks sorgfälligt genom att förslaget inte ens togs upp till sakbehandling.

Jag vill fråga: Vad är motiveringen till att man avstyrker vpk:s motion 2402 genom att uttala att den inte föranleder någon åtgärd? Jag efterlyser från utskottets talesman ett besked om skälet för denna behandling av vpk:s motion.

I propositionen, liksom i 1963 års trafikpolitiska beslut, hävdar man att utgångspunkten för de uppdragna riktlinjerna är samhällsekonomiska beräkningar. Det kan man naturligtvis hävda så länge man inte talar om vad man menar med samhällsekonomiska beräkningar. Den anknytning till privat kapital och privata vinstintressen som folkpartiregeringen har, gör att det finns all anledning att vara misstänksam när det gäller vilken innebörd begreppet har. Misstankarna bekräftas också när man ser att behovet av övergripande planering och åtgärder för att förverkliga sådana planer skjuts i bakgrunden för konkurrens och marknadskrafter; likaså när man kan konstatera att regeringen i och för sig inser att det behövs restriktioner mot privatbilismen i de större tätorterna. Men regeringen är inte beredd att själv åstadkomma några sådana restriktioner, utan bara att ge kommunerna legala möjligheter att fatta de kanske inopportuna besluten.

Självfallet anser vpk att samhällsekonomiska avvägningar måste styra trafikpolitiken. Och med det menar vi en trafikförsörjning som innebär tillgång till kollektiva transportmedel för arbets- och serviceresor i hela landet. Det skall dessutom finnas ett sammanhållet järnvägsnät och ett transportnät för gods som skall öppna möjligheterna för ekonomisk utveckling av de landsändar som i dag är eftersatta. Trafikförsörjningen skall vara utformad så att den på lång sikt innebär lägsta möjliga kostnad när det gäller energiförbrukning, miljöförstöring och olycksoffer. För att uppnå dessa målsättningar fordras det en ingående planering av trafikapparaten. En förutsättning är också att politiska instanser på riksnivå, regional och lokal nivå får långtgående möjligheter att reglera trafiken vad gäller både val av transportmedel och geografisk planering av trafiken och ägandeförhållandena. Privatägda transportföretag måste inordnas i trafikplaneringen. Det är också nödvändigt att välja det transportsätt som bäst svarar mot behovet. Det kan inte vara förenligt med ett samhällsekonomiskt synsätt att bygga ut och upprätthålla olika transportsystem som skall tillgodose samma transportbehov.

De huvudlinjer som vpk anser skall vara riktningsgivande för den framtida trafikpolitiken kan sammanfattas på följande sätt:

Järnvägsnätet skall utgöra kärnan i den interregionala trafiken, vad gäller både gods- och persontransporter. Det innebär att järnvägsnätet skall bibehållas och upprustas med sin nuvarande sträckning. Vissa kompletteringar med nya järnvägslinjer kan också komma i fråga, som vi har pekat på i vår motion. Järnvägen är på sikt det billigaste transportmedlet över längre sträckor, det är också det mest energisnåla och minst störande för miljön.

Järnvägsnätet skall ha en bevarad och – i den mån inskränkningar och nedläggningar förekommit – restaurerad inom regional betydelse i de fall det

ur samhällsekonomisk synpunkt kan bedömas som försvarbart. Det skall också utgöra ett komplement till regional buss- och lastbilstrafik.

Interregionala transporter som nu går på landsväg skall i största möjliga utsträckning överföras till järnväg eller till insjö- och kustsjöfart.

Som ett led i industrialiseringen av skogslänen måste järnvägsnätet upprustas och byggas ut. Även i andra järnväglösa delar av landet, där det ur godstransportsynpunkt bedöms som riktigt nu eller i framtiden, bör järnvägen byggas ut.

Den kollektiva trafiken måste byggas ut för att ersätta privatbilismen i de större tätorterna.

Efter hand som den kollektiva trafiken byggs ut måste privatbilismen i de större tätorterna beläggas med restriktioner för att åstadkomma en radikal minskning.

Den kollektiva trafiken måste även byggas ut i mindre tätorter, landsbygd och glesbygd för att möjliggöra arbetsresor, service- och fritidsresor utan användande av privatbil.

Byggandet av bostäder och arbetsplatser måste inriktas på att nedbringa resandet.

Vid byggandet av nya bostadsområden, främst omkring de större tätorterna, måste en planeringsförutsättning vara att kollektiva trafiklösningar kan åstadkommas till rimlig kostnad.

Transportapparaten måste genomgå en grundlig teknisk förnyelse. Olika transportmedel måste undergå betydande förändringar för att tillgodose samhällsekonomiska krav i vid bemärkelse och samhällsplaneringen förändras för att passa in med transportapparaten.

En ny trafikpolitik måste också innehålla åtgärder för att radikalt förbättra arbetsmiljön för de anställda inom transportsektorn. Hit hör exempelvis ökad säkerhet och minskade giftmängder i avgaser och naturligtvis en minskad privatbilism.

Herr talman! Vpk anser att ett beslut om den fortsatta trafikpolitiken måste innehålla ett klart ställningstagande till vilket trafiksystem vi skall ha, vilka trafikslag som skall utvecklas eller avvecklas och i så fall hur dessa förändringar skall ske. Sådana ställningstaganden saknas såväl i propositionen som i betänkandet. Däremot finns de i de riktlinjer som vänsterpartiet kommunisterna föreslår: å ena sidan utbyggd järnvägstrafik, liksom insjö- och kustsjötrafik och utbyggd kollektivtrafik och å andra sidan kraftiga minskningar av privatbilism i tätorterna och långväga lastbilstrafik. Vår motion utmynnar i att riksdagen skall hemställa om åtgärder för att dessa riktlinjer skall förverkligas. Detta förslag avvisas av utskottet.

Det är svårt att få någon klar bild av vart utskottet egentligen syftar. Man blandar ihop liberala kluvenheter och önsketänkande på ett förödande sätt. Låt mig ta ett par exempel.

På s. 36 i betänkandet understryker utskottet vikten av att trafikpolitiken läggs fast bl. a. mot bakgrund av samhällets regional- och sysselsättningspolitiska mål, och man framhåller också att ett väsentligt mål för trafikpolitiken är att bidra till att utjämna skillnader i socialt och ekonomiskt hänseende som

kan finnas mellan regioner och människor, liksom att trafikpolitiken måste utformas på sådant sätt att skador på miljön och trafikolyckor begränsas. Detta är det naturligtvis inte svårt att hålla med om. Men i meningen dessförinnan säger utskottet att det är angeläget att trafikpolitiken utformas inom de av samhället uppställda ramarna och under marknadsmässiga former samt under beaktande av regionalpolitiska förutsättningar. Alla hittillsvarande erfarenheter visar att de s. k. marknadsmässiga formerna står direkt i strid mot social och ekonomisk utjämning, mot de regional- och sysselsättningspolitiska målen och mot vad som kan kallas en framsynt miljöpolitik. I den mån det under senare år ändå har skett vissa positiva förändringar på dessa områden har de varit en direkt följd av samhällsinsgripanden som i större eller mindre utsträckning satt de marknadsmässiga formerna ur spel. Jag måste fråga utskottets talesman hur man, mot bakgrund av de kunskaper vi ändå har om marknadskrafternas sätt att fungera, över huvud taget kan tillerkänna dem något spelrum inom ramen för trafikpolitiken. Frågan kan också ställas till kommunikationsministern.

De åtgärder som vpk anser nödvändiga för att uppnå en god kollektivtrafikförsörjning skulle medföra ett betydande antal nya jobb. Vi har i en motion som väcktes under den allmänna motionstiden i år föreslagit att åtgärder för utbyggnad av kollektivtrafiken skulle vidtas i sådan omfattning att 10 000 nya jobb skapades. Utskottet avstyrker vårt yrkande under hänvisning till fjolårets beslut om huvudmannskapet för den kollektiva persontrafiken. Utskottet skriver att detta skapat goda förutsättningar för en utbyggd och förbättrad kollektivtrafik och att det skulle komma att innebära ökade sysselsättningsmöjligheter. Jag undrar, när jag läser detta, var trafikutskottets ledamöter befann sig när kommunernas ekonomi diskuterades här i kammaren för en kort tid sedan. Det är helt uppenbart att riksdagens beslut om huvudmannskapet för kollektivtrafiken innebar att staten på ett enkelt och smärtfritt sätt lyckades göra sig av med ansvaret för kollektivtrafiken. Vi motsatte oss det, därför att vi insåg att kommunernas och landstingens ekonomi skulle lägga hinder i vägen för en utbyggnad av den kollektiva trafiken. Vi hävdade då och vi anser fortfarande att staten måste ta på sig kostnadsansvaret för den kollektiva trafiken, det är den enda möjligheten att åstadkomma en hög och jämn standard över hela landet och få de sysselsättningseffekter som utskottet föreställer sig kan inträffa redan under nuvarande förhållanden.

Gång på gång sedan våren 1976 har vpk ställt kravet om att utredningen om handikappanpassad kollektivtrafik, den s. k. HAKO-utredningen, skall läggas till grund för förslag och beslut i riksdagen. Det har tagit tre regeringar och tre och ett halvt år att klämma fram detta förslag. Argumenten för att förhålla frågan har varit många. Ett av de populäraste har varit att man inte velat rycka ut frågan om handikappanpassning ur de stora trafikpolitiska sammanhangen utan vänta tills förslaget om en ny trafikpolitik lades fram. När nu frågan äntligen lades fram kunde man haft rätt att vänta sig i varje fall något radikalt nytt grepp på problemen efter så lång tid. Därav blev intet. Bortsett från ombyggnad av terminaler och inrättande av en något stympad

riksfärdtjänst på försök, lämpas i vanlig ordning resten över på kommunerna för att lösas där. Nå, det är trots allt ett fall framåt. Det gäller också förslaget till lag om handikappanpassad kollektivtrafik. Handikappanpassningen skall ske successivt och på det sätt som är rimligt med hänsyn till tekniska och ekonomiska förhållanden. Detta framhålls i propositionen, och utskottet ställer sig undantagslöst bakom regeringens förslag. Utskottet anser sig emellertid föranlåtet att understryka "att kraven på anpassning av färdmedlen – liksom i fråga om terminalerna – utformas med beaktande av vad som kan anses vara skäligt med hänsyn till olika förhållanden av fordonsteknisk, trafikteknisk och ekonomisk natur". Jag vill fråga utskottets talesman om anledningen till att man vill göra denna markering i betänkandet. Skall det tolkas som att utskottet förordar en restriktiv linje när det gäller handikappanpassning av kollektivtrafiken?

Herr talman! Eva Hjelmsström kommer mer ingående att ta upp frågan om inlandsbanan och kollektivtrafiken, framför allt i de större tätorterna, Karl Hallgren kommer att ta upp sjöfartsfrågorna, sjötransporterna, och Tore Claeson kommer att ta upp vissa järnvägsfrågor i Stockholmsområdet.

Jag vill med detta yrka bifall till motionerna 1641, 2133 och 2402.

ROLF SELLGREN (fp):

Herr talman! Redan under denna månad, närmare bestämt den 27 juni, kommer svenska folket att få del av de första verkningarna av det beslut om en ny trafikpolitik som riksdagen står i begrepp att fatta i dag. Då sänker SJ biljettpiserna på järnväg med upp till 50 % de flesta dagarna under veckan. Sverige kommer därmed att få Europas förmodligen lägsta tågpriser. För att få dessa rabatter behövs endast ett rabattkort som i andra klass kostar 75 kr. och i första klass 115 kr. per år. Även för studerande och pensionärer blir det vissa förbättringar. Det här blir möjligt genom regeringens förslag att SJ avlastas fasta kapitalkostnader motsvarande ett belopp av 215 milj. kr. per år. Det är alltså inte, som Bertil Zachrisson och Rune Torwald vill göra gällande, fråga om något tidsbegränsat försök. Trafikpolitiska utredningens och regeringens avsikt är att med en årlig avlastning stärka SJ:s möjligheter att bättre utnyttja sina lok och vagnar för den långväga persontrafiken, och detta skall gälla långsiktigt. Samtliga partier stöder vårt förslag på den här punkten.

Den 1 juli inrättas som ett resultat av regeringens proposition en särskild riks-färdtjänst för vissa handikappgrupper. Därigenom skall det bli möjligt för en handikappad att göra längre resor på det sätt och med det färdmedel som krävs för att resan skall kunna genomföras, utan att det kostar mer än vad motsvarande resa skulle ha kostat med tåg i andra klass. Resan skall med utgångspunkt i handikappets art eller särskilda förhållanden i övrigt ske med flyg eller första klass tåg och om så behövs i enbäddskupé. Om en resa endast är möjlig i särskilt färdtjänstfordon, skall sådant kunna användas hela färdsträcken.

En lag om handikappanpassad kollektivtrafik införs. Den utgör grunden för en successiv anpassning av kollektivtrafikanordningar, terminaler etc. efter de handikappades behov. När jag är inne på handikappområdet vill jag

också nämna en annan punkt i propositionen som vi får stöd för. Det gäller införandet av gratis texttelefoner till döva och hörselskadade. Den särskilda avgift som televerket hittills tagit ut kommer att avskaffas.

Detta blir de första och för trafikanterna mest märkbara resultaten av den nya trafikpolitik som riksdagen i dag i stor enighet beslutar om.

Andra förändringar genom den nya trafikpolitiken får inte lika omedelbara och för allmänheten framträdande verkningar. Den ändrade synen på kostnadsansvaret för landtransporter kommer på sikt att medföra att godstransporter på järnväg blir ett mer attraktivt transportsätt genom införande av den s. k. linjetariffen på järnväg. Rätt marknadsförd och använd kommer den att medföra att ökningstakten för godstrafik på landsväg på längre avstånd minskar och järnvägstrafiken ökar. Lastbilstrafiken kommer ändå att bibehålla sin betydande roll. Vi skall ha i minnet järnvägens begränsade utsträckning i förhållande till det flerfaldigt längre landsvägsnätet. Det är alltså nödvändigt med en trafik i samverkan, vilket länge varit folkpartiets utgångspunkt för trafikpolitiken.

Kommunikationsministern har i sitt inledande anförande redogjort för de mål som ställs upp för dagens och morgondagens trafikpolitik och för de medel som bör användas för att nå de uppsatta målen. Jag skall därför inte fördjupa mig mera i det.

Oppositionspartierna har under riksdagsbehandlingen sagt sig ha förändrat, misshandlat och ibland även slaktat folkpartiregeringens förslag till ny trafikpolitik. Men man har nogsamnt underlåtit eller endast i förbigående framhållit uppslutningen kring propositionens principiella inriktning. Georg Danell var korrekt och kom sanningen närmast när han sade att vi är tämligen eniga och att propositionen kompletterats med skrivningar från olika partiers motioner. Det ligger sanningen ganska nära. Man har varit lika lågmäld i vad gäller de förslag till åtgärder för ökat utnyttjande av järnväg i persontrafik som kommer att vidtas mycket snart efter riksdagsbeslutet. Svenska folket kommer att märka dessa förbättringar. Jag tror att en och annan, kanske många, i stillhet kommer att undra över vad politikerna egentligen har bråkat om.

För Bertil Zachrisson är propositionen en besvikelse. Den är mångordig, säger han. Rune Torwald måste också han använda det svaga argumentet att propositionen är mångordig. Bertil Zachrisson säger att utskottet måst föreslå en exceptionellt stor mängd tillkännagivanden. Detta har ett mycket bräckligt underlag. En stor del av dessa tillkännagivanden hade enligt vanlig utskottspraxis kunnat återfinnas i en skrivning i betänkandet om att utskottet förutsätter att så sker, och därmed hade man kunnat lämna motionerna utan åtgärd. Bertil Zachrissons skryt på den punkten saknar tyngd.

Bertil Zachrisson säger också att oppositionens motioner är axeln i betänkandet. Ja, det ligger en sanning i det. Men den som läser betänkandet kommer att uppleva det som ett obalanserat framhjul på en bil – ratten skakar. De som framöver skall tolka betänkandet kommer gång på gång att höja ögonbrynen och undra om vissa utskottsledamöter verkligen läst propositionen. Det är alltså den som får bli balansfaktorn för att inte ratten skall vibrera

alltför mycket.

Jag kanske också skall bemöta Bertil Måbrink. Det är svårt att hinna med alla hans frågor. Han talar om den enorma energiförbrukningen inom transportsektorn och säger att den uppgår till 30 % av vår totala förbrukning, medan antalet sysselsatta inom denna sektor är 400 000. Bakom hans uttalande ligger kanske ett förment behov av att avveckla alltsammans och då både personbilar och lastbilar. Han vill ordna en god transportförsörjning i glesbygden. Hans argumentation går inte ihop. Vi har, Bertil Måbrink, drygt 12 000 km järnväg, men vi har sammanlagt nära 400 000 km landsväg. Det innebär att vi måste ha en trafik i samverkan. Vi behöver de olika resurserna, och det gäller att skapa balans dem emellan.

Propositionen saknar allt vad vpk begärt, säger Bertil Måbrink och undrar varför. Ja, det är därför att vpk:s motioner saknar stöd i den breda allmänna opinionen. Det är ändå positivt att vpk har godkänt avlastningen av SJ:s fasta kostnader, riksfärdtjänsten och handikappanpassningen av trafiken. Jag vet inte om det är en framgång för vpk eller för regeringen. Det får var och en själv avgöra.

De förslag som förts fram vid utskottsbehandlingen har i de flesta fall inneburit kostnadsökningar på kort och lång sikt. Det är alltså inte främst principerna som diskuterats och förändrats utan mera den ekonomiska ambitionsnivån. Viljan att anvisa var medlen skall tas har inte varit lika påfallande.

På några punkter har utskottet enats om en i förhållande till propositionen förhöjd ambitionsnivå. På vissa punkter har utskottet gjort skrivningar som vidareutvecklar förslag och tankegångar som redan finns i propositionen, och på någon enstaka punkt har utskottets majoritet gått ifrån propositionen.

En hörnsten i den nya trafikpolitiken är det grepp som tas beträffande det framtida järnvägsnätet. I 1963 års beslut gjordes en uppdelning av järnvägsnätet i ett affärsbanenät för de mest trafikerade bandelarna och ett trafiksvagt nät. Beträffande det senare uttalade både statsrådet och det sammansatta särskilda utskottet att nedläggningar skulle ske med kraft och energi. Ingenting nämndes då om att dessa bandelar skulle bli föremål för underhåll, så att de kunde trafikeras på i huvudsak samma villkor som affärsbanenätet. Det är angeläget att slå fast att vi där har den ursprungliga och allvarligaste orsaken till att det trafiksvaga nätet så till den grad eftersatts, att på stora sträckor tåg och rälsbussar måste framföras med nedsatt hastighet och att bandelarna har lägre bärighet än det övriga bannätet. Självfallet måste detta ha inneburit återverkningar när det gäller järnvägens attraktivitet som både person- och godstransportmedel.

Utskottsmajoriteten har ställt sig bakom förslaget om ett s. k. riksnät som skall omfatta dels affärsbanenätet, dels nära hälften av det trafiksvaga nätet. Det innebär ett avsevärt och viktigt avsteg från 1963 års beslut. Nu skall nämligen även trafiksvaga banor upprustas för att tillåta både högre hastigheter och större bärighet. Det kan med rätta kallas upprustning av det svenska järnvägsnätet och inte nedrustning, som man från kritikerhåll vill göra gällande.

Det nya riksnätet kommer till att börja med att omfatta 70 % av det nät där SJ nu bedriver persontrafik. Detta nät svarar för 98,5 % av persontrafiken. Till det nätet kommer att föras ytterligare sådana bandelar som efter närmare utredning visar sig bära tillföras riksnätet. Detta förutsätts redan i propositionen. I propositionen förutsätts också att åtgärder vidtas i syfte att öka resebenägenheten på de banor som skall utredas ytterligare. Här kan SJ:s rabattkort ha en inverkan på vissa av dessa bandelar.

När utskottsmajoriteten enats om att slå samman de båda grupper som inte redan från början föreslås ingå i riksnätet är detta att se mer som en teknisk fråga. Väsentligare är samstämmigheten mellan propositionens och utskottets mening att länshuvudmännen skall ha ett stort inflytande när det gäller den fortsatta trafiken på dessa bandelar. Utskottet uttrycker det så att huvudmännen skall få möjlighet att förutsättningslöst överväga vilka bandelar som skall ingå i det framtida regionala och lokala persontrafiksystemet. Något nytt synsätt som bör ges regeringen till känna är det alltså inte fråga om. Bertil Zachrisson får höja rösten hur mycket han vill, men fakta är sådana.

Bertil Zachrisson, Rune Torwald och Georg Danell fäste vikt vid femårsgränsen för bidrag till de huvudmän och för de bandelar där man väljer att överföra persontrafiken från järnväg till landsväg. Man säger att det inte får vara någon ättestupa, inte någon femårsgräns, utan att bidrag skall kunna utgå även efter de fem åren. Har ni läst propositionen? Den säger ju samma sak, att efter de fem åren skall fortsatta bidrag till dessa huvudmän kunna prövas. Här använder man alltså andra ord för att på något sätt profilera sig för att ha något att säga.

Utskottet har också markerat statens ansvar för inlandsbanans bevarande, och någon motsättning gentemot propositionen i fråga om den inriktningen finns inte heller.

Centern har onckligen framlagt de dyraste förslagen. I sin reservation nr 1 vill man inte ta ställning till det framtida järnvägsnätet förrän man först genom taxesänkningar, intensivare marknadsföring och upprustningsinsatser sett vilken genomslagskraft dessa åtgärder har. Det är en kostsam och osäker metod. Enbart upprustning av de bandelar som inte ingår i det föreslagna riksnätet kostar enligt SJ:s bedömning i storleksordningen 2,5 miljarder. Centerns resonemang i övrigt i reservationen om prövningsförfarandet av det trafiksvaga bannätet stämmer till stora delar med utskottsmajoritetens. Därigenom kan man spåra en viss villrådighet i reservationen.

Det måste vara en tryggare väg ur bevarandesynpunkt för järnvägen och de människor som skall nyttja den att först satsa på en upprustning av kärnan i det svenska järnvägsnätet. Det är också en målsättning som ligger någorlunda inom ramen för samhällets resurser. Kom ihåg den motsatta inriktningen med 1963 års beslut: ingen upprustning, inget underhåll utan nedläggning med kraft och energi.

Jag yrkar alltså avslag på reservationen 1. Reservationen 4 är nära ansluten till vad som anförs i reservationen 1, och jag yrkar samtidigt avslag också på denna reservation.

Regeringen föreslår ytterligare 100 milj. kr. i investeringsanslag till SJ utöver det anslag som anvisats i budgetpropositionen. I reservationen 5 föreslår centern ytterligare 25 milj. kr. för upprustning av glesbygdsbanor, främst i Norrland.

Utskottsmajoriteten har också funnit det angeläget att ge SJ ökade resurser. Vi anser att förstärkningen bör ges en bredare bas för att möta den väntade ökningen av persontrafiken genom det nya rabattkortet. Detta kan motivera en tidigareläggning av vissa investeringar i bl. a. vagnmaterielen. Det gäller i stort sett medel som eljest ändå kommer att anslås senare. Det vill jag säga med särskild adress till Georg Danell.

Även andra investeringar för att höja kvaliteten på järnvägens transporttjänster är motiverade. Tidigareläggning av upprustningen av vissa trafiksvaga bandelar, som ingår i det s. k. riksnätet, blir också erforderlig. Utskottet anser dessutom att den av SJ föreslagna projekteringen av ett nytt dubbelspår på sträckan Älvsjö–Flemingsberg bör komma till stånd. Folkpartiet i Stockholm har länge drivit denna fråga. En majoritet bestående av socialdemokrater och folkpartister föreslår därför att investeringsramen höjs med ytterligare 75 milj. kr.

Med dessa motiveringar yrkar jag alltså i denna del bifall till utskottets hemställan och avslag på centerreservationen 5 och den moderata reservationen 6.

Utskottets majoritet har i allt väsentligt godtagit statsrådets syn på den framtida vägpolitiken. Såsom på vissa andra avsnitt i betänkandet har man med andra termer än i propositionen uttryckt samma mål som i denna. Därtill har utskottet i högre grad in-tecknat den framtida ekonomin genom att ställa krav på högre ambitionsnivå när det gäller vägbyggandet. Häri kan också ligga en motsättning till den decentraliserade inriktning av planeringssystemet som vi tidigare enats om. Moderaterna, som genom Georg Danell har talat om återhållsamhet i ekonomin, har inte dragit sig för att här in-teckna framtida budgetar med inte oväsentliga belopp genom att ställa krav på högre ambitionsnivå i fråga om vägbyggandet.

Vi har inom utskottet blivit eniga om att tidigarelägga det i propositionen föreslagna nya bidraget till cykelvägar, vilket innebär att vi redan av årets anslag till byggande av kommunala vägar och gator vill avsätta 20 milj. kr. för ändamålet. Det finns ett krus i sammanhanget. Förutom att detta bidrag är avsett för de kommuner som är egna väghållare – och det finns 108 sådana – medan cykelbidraget skall vara tillämpligt för landets alla kommuner, finns den risken eller möjligheten att anslaget till större delen redan är in-tecknat av de väghållande kommunerna. Detta kan leda till att beslutet endast väcker förväntningar på bidrag redan 1980 utan att dessa kan uppfyllas. Jag skulle inte ha något emot att min förmodan kan komma på skam. Behovet av cykelvägar är nämligen stort.

I det här sammanhanget har ett mycket märkligt initiativ tagits av en majoritet bestående av socialdemokraternas och centerns ledamöter i utskottet. Genom någon uppkommen underlig eftertanke har de föreslagit att riksdagen skall frångå sitt i samband med budgetpropositionen fastställda

anslag till NTF och nu öka detta med 300 000 kr.

Utskottets initiativ kan inte med bästa vilja sägas vara av sådan trafikpolitisk betydelse att det finns anledning att här debattera förslaget. Nog kunde utskottsmajoriteten ha valt något annat område för att demonstrera sin handlingskraft.

Från moderaternas och folkpartiets sida anser vi att utskottet inte borde ha tagit detta initiativ. Det finns dessutom skäl att avvakta trafiksäkerhetsutredningens förslag. I reservation nr 10 yrkar vi avslag på vad utskottsmajoriteten föreslagit. Jag yrkar följaktligen bifall till reservationen.

Det skulle finnas skäl att närmare gå in på avsnittet om kollektivtrafiken, men tiden medger bara några korta kommentarer. Det mest nydanande beslutet om kollektivtrafik tog riksdagen förra året genom införandet av det nya huvudmannaskapet för lokal och regional trafik. Därför kan avsnittet om kollektivtrafiken i den här propositionen förefalla knapphändigt. Utskottet slår emellertid liksom statsrådet fast att den kollektiva tätortstrafikens utformning framför allt är en fråga för de nya huvudmännen.

Utskottet tar också upp statens stöd till försöksverksamhet av olika slag med sikte på den kollektiva tätortstrafiken. Utskottet anser att denna bör utökas och föreslår med anledning av motionen 2397 att arbetet på området samordnas genom att det tillskapas en beredning inom kommunikationsdepartementet.

Majoriteten i utskottet vill dock gå ännu längre i det statliga engagemanget genom att begära att förslaget från kollektivtrafikutredningen – KOLT – om bidrag till fasta anläggningar och andra anordningar för kollektiv trafik i tätort skall genomföras. Samtidigt yrkar man avslag på propositionen i denna del. Jag vill hänvisa till den motivering jag anfört i reservation nr 11, liksom till vad statsrådet anfört i propositionen och sagt tidigare här i dag, och yrkar bifall till min reservation.

Bertil Zachrissons bråk om tolkningen av KOLT förmodar jag att han får svar på av kommunikationsministern senare. Rune Torwald var inne på samma oreda.

Efter år av utredande beträffande den svenska hamnstrukturen har nu kommunikationsministern lagt fram ett förslag om övergripande planering inom hamnväsendet. Det system som föreslås ger inte den hårt styrande effekt som tidigare utredningar förespråkade. Systemet har godkänts av bl. a. Svenska Hamnförbundet.

Det här var tydligen för bra för oppositionspartierna, eftersom de funnit varandra i ett gemensamt krav på att återförvisa denna del av propositionen. Jag har i reservation nr 12 föreslagit att riksdagen antar förslaget och yrkar således bifall till reservationen.

Mitt i den påtagliga lusten att fara fram med rödkritan har glädjande nog enigheten varit påfallande kring energiavsnittet. Att energifrågan måste tillmätas betydelse har även utskottet markerat med att ansluta sig till genomförandet av hushållningsprogrammet.

Herr talman! De beslut vi i dag skall fatta beträffande den framtida trafikpolitiken skall inte ses som något slutgiltigt och färdigt för alla tider. Det

får närmast ses som ett program och en färdriktning mot mer förfinade och anpassade metoder. Inriktningen av den nya trafikpolitiken ger möjlighet till en fortsatt anpassning inom transportsektorn till andra övergripande mål i samhället. I takt med förändringar inom näringslivet, regionalpolitiken, miljöpolitiken, energipolitiken och samhällsplaneringen i övrigt ställs även krav på utveckling inom transportsektorn. Den trafikpolitiska debatten kommer därför inte att vara slut efter den 1 juni 1979.

Herr talman! Med detta ber jag att få yrka bifall till utskottets hemställan på alla punkter utom där jag reserverat mig. Jag yrkar även avslag på de reservationer jag inte redan nämnt i mitt anförande.

BERTIL ZACHRISSON (s) kort genmäle:

Herr talman! Först några ord till herr Danell. Det är på sätt och vis roligast att diskutera med honom, för då är det konkreta ting det handlar om.

När vi talar om att det är nödvändigt att staten går in med aktiva insatser för att komplettera den marknadsmässiga rörelseverksamheten inom transportsektorn är det ju många konkreta inslag i vårt betänkande från utskottet som följer upp det synsättet. Ett exempel är den mycket starka satsningen på kollektivtrafiken, ett annat är det ökade forskningsarbete, som vi anser behövs. Även om herr Danell inte kommer att ansluta sig till det utvecklingsbolag för kollektivtrafiken som jag hoppas nu blir verklighet genom att riksdagen i dag bekräftar det beslut som togs i går, så är också det ett utomordentligt påtagligt exempel på att staten måste gå in. Det krävs stora insatser på utvecklingsområdet, inte minst för att få en bättre standardisering av fordonen och en bättre samordning av forskningsverksamheten som också måste få en starkare inriktning på de oskyddade trafikanterna.

Det finns många uppgifter för utvecklingsbolaget. Jag kan inte nu ta upp tid med att räkna upp dem alla: system för kollektiv storstadstrafik, en rationellare och mera energisnål godshantering och mycket, mycket annat. Jag förutsätter – det vill jag gärna säga efter herr Danells fråga – att det sker ett mycket nära samarbete mellan den beredning i kommunikationsdepartementet som nu kommer att tillsättas och det kommande bolaget. Bolaget får naturligtvis mera direkta, operativa uppgifter. Ett sådant samarbete är utomordentligt nödvändigt.

Till herr Måbrink vill jag säga – eftersom herr Sellgren inte tog upp det – att lagen om handikappanpassning var så illa gjord att det fanns en stor risk för att de handikappade skulle ha blivit allvarligt besvikna. Det visade den juridiska prövning som vi fick redovisad både från handikapporganisationer och från lokaltrafikbolagen, och därför har vi alltså måste göra en ändring.

Så några ord till herr Sellgren. Han söker som vanligt rada upp diverse argument för att det inte egentligen har skett så särskilt mycket i utskottet. Men herr Sellgren måste ändå göra något försök att förklara skillnaderna. Förklara för befolkningen i Stockholm, Göteborg, Malmö och Norrköping varför regeringen vill rusta ned kollektivtrafiken i de områdena, förklara för de handikappade hur en så slarvig lagtext kan lämna kanslihuset att deras

intressen blir hotade när det gäller att förverkliga de önskemål vi har om en bättre handikappanpassning av färdmedlen! Det finns en rad sådana konkreta frågor att besvara, herr Sellgren. Ta upp dem i stället för en yvig pratighet!

Trafikpolitiken

RUNE TORWALD (c) kort genmäle:

Herr talman! Herr Sellgren påstår att det stora antalet tillkännagivanden skulle bero på att utskottet har frångått gängse praxis. Men hur kan det då komma sig att även herr Sellgren står bakom bortåt 20-talet av dessa tillkännagivanden? Varför har inte herr Sellgren reserverat sig och hävdad den utskottspraxis som han påstår är den gängse? Nej, sanningen är nog den, att herr Sellgrens agerande visar att även han innerst inne förstår att utskottets agerande har varit nödvändigt för att i någon mån förbättra statsrådet Bondestams ofullbordade trafikproposition.

Herr Sellgren säger att centerns förslag om att hela järnvägsnätet här i Sverige skall bibehållas och anses vara persontrafiken är ett missgrepp: man skall i stället satsa på stambanor och det persontrafiken som regeringen föreslår. Låt mig då påminna om att om kvistar och lövverk försvinner på ett träd, murknar snart stammen också. Från centerns sida menar vi att om man inte ser till, att även glesbygdsbanorna bibehålls, så riskerar man att underlaget för stambanorna ganska snabbt kan urholkas.

Statsrådet påstår att de olönsamma bandelarna som vi en längre tid har haft skulle ha varit nedläggningshotade. På vad har den uppfattningen baserats? Har utskottet någon gång i sina betänkanden gett uttryck för tanken att nu är det dags att lägga ned de olönsamma bandelarna? Nej, mig veterligt aldrig, i varje fall inte under den tid jag har suttit i utskottet.

Utskottsmajoriteten avstyrker dess värre inte kommunikationsministerns förslag om en indelning i A-, B- och C-banor, och det beklagar jag. Centern menar att det är allvarligt. Som framgår av betänkandet, s. 155, avstyrker vi regeringens förslag på den punkten. Tyvärr gör inte utskottsmajoriteten det. Kommunikationsministern har alltså rätt när hon säger att utskottsmajoriteten i stort sett bara gjort marginella anteckningar då det gäller uppdelningen av järnvägsnätet i ett persontrafiken och ett par andra typer av nät. Framför allt de nät där persontrafiken skall nedläggningsprövas blir nät som ganska snart kommer att försvinna.

Georg Danell säger att en upprustning av småbanorna skulle dra en kostnad på 2–3 miljarder. Det är ju mindre än de årliga satsningarna på vägnätet! Vi menar att en satsning av den storleksordningen inte är orealistisk. Om man satsar på upprustning av glesbygdsnätet minskar man samtidigt behovet av AMS-satsningar för att hålla sysselsättningen uppe i samma områden.

GEORG DANELL (m) kort genmäle:

Herr talman! Man kan naturligtvis jämföra de här 2–3 miljarderna med många olika utgiftsposter i statsbudgeten och på det sättet visa att det rör sig om litet pengar. Men de facto är det fråga om 2–3 miljarder. Jag tror inte ens

Rune Torwald vill gör en åderlåtning av anslaget till vägbyggandet med så mycket pengar. Och någonstans skall man ju ta dem.

Vill vi göra en satsning på SJ såsom jag har beskrivit förut krävs det att man gör en realistisk bedömning och satsar de resurser vi har på det nät som vi i första hand behöver – naturligtvis efter det att de regionala huvudmännen sagt sitt om den framtida användningen av deras spårtrafiknät.

Till Rolf Sellgren vill jag säga att det inte alls är någon oviktig ändring utskottet har gjort när det gäller den femårsgräns som kommunikationsministern har satt upp för möjligheterna för regionerna att få ersättning för nedlagd järnvägstrafik. Det står i propositionen att transportrådet skall pröva om det är skäligt att även fortsättningsvis ge bidrag till de regionala huvudmännen. Vi har uppfattat det så att det är en ganska restriktiv skälighetsprövning som skall ske. Det har föranlett oss att företa en ändring i förhållande till propositionen – vi har sagt att bidragen skall utgå. Det får inte bli tal om att lägga ned någon ersättningstrafik efter det att järnvägen en gång har försvunnit.

Dessutom vill jag säga några ord till Rolf Sellgren beträffande det ekonomiska ansvarstagandet. Det är de facto så att folkpartister och moderater har ganska lika uppfattningar om hur statsbudgeten bör se ut och hur det ekonomiska ansvaret skall styra vårt arbete här i huset. Jag finner det märkligt att folkpartiet så snabbt springer ifrån sin egen proposition genom att öka anslaget till SJ med 75 miljoner utan att ange varifrån de pengarna skall tas.

Vi har när det gäller vägbyggandet sagt att vi är beredda att på kort sikt öka det genom avgiftsfinansiering, men att vi på lång sikt vill göra omprioriteringar så att vi kan öka vägbyggandet och åtminstone behålla den standard som vi har på vägarna i dag; den är som bekant hotad.

Till sist några ord till Bertil Zachrisson. Staten griper in på en del områden. Man stimulerar t. ex. en utbyggnad av kollektivtrafiken. Men det innebär inte att de marknadsekonomiska principerna för den skall överges. När det gäller kravet på transportforskningsutredningen som utskottet för fram är det inte alls fråga om att kränka marknadsekonomin principer. Det är tvärtom fråga om att se till att utvecklingen och tekniken kan göra ännu mera ingrepp och positivt påverka det trafikpolitiska arbetet.

BERTIL MÅBRINK (vpk) kort genmäle:

Herr talman! Rolf Sellgren motiverade nu varför vår partimotion 2402 inte föranlett någon åtgärd i utskottet: Det vi för fram i motionen, alltså det jag har redogjort för i mitt huvudanförande, har ingen opinion bakom sig! Observera att hela utskottet, såvitt jag förstår, anslutit sig till det resonemanget, som ligger bakom den enda raden om avstyrkande av vår motion!

Vi föreslår i motionen att en ny trafikpolitik skall innehålla bl. a. följande punkter:

Ett sammanhållet järnvägsnät skall utgöra kärnan i den interregionala trafiken när det gäller både person- och godstransporter.

Järnvägsnätet måste restaureras och byggas ut, som ett led i industrialise-

ringen av skogslänen och även andra järnvägslösa delar av landet, där tillgång till sjöfart saknas.

Den kollektiva trafiken måste byggas ut för att ersätta privatbilismen i de större tätorterna.

Den kollektiva trafiken måste även byggas ut i mindre tätorter, landsbygd oh glesbygd för att möjliggöra arbetsresor, service- och fritidsresor utan att använda privatbil.

Teknisk förnyelse av trafikapparaten måste ske. Olika transportmedel måste undergå betydande förändringar för att tillgodose samhällsekonomiska, sociala, miljö- och energipolitiska krav. Samhällsplaneringen bör förändras för att passa in i transportapparaten.

Bra arbetsmiljö för anställda inom transportsektorn krävs.

Detta skulle det inte finnas någon opinion för! Och utskottsmajoriteten påstår att den har presenterat en ny, revolutionerande trafikpolitik! Tala då om vad den konkret innebär för nytänkande på de här områdena! Klara ut litet bättre vad som blir konsekvenserna av ert huvudresonemang att vi skall ha en trafik i samverkan under marknadsmässiga former! Tala om för mig vad den kommer att innebära konkret för skogslänen och för andra glesbygdsområden här i landet!

Vad innebär det att sänka privatbilismen radikalt? Jag vill inte ta bort alla privatbilar, men jag vill inte som kommunikationsministern skriva under på att vi också i fortsättningen måste leva med 80 % privatbilism. Skall vi alltså ha två parallella trafiksystem också i fortsättningen? Eller skall vi inte ha det? Jag tror att ni måste tala litet mera i klartext när det gäller den frågan.

ROLF SELLGREN (fp) kort genmäle:

Herr talman! Jag skall fatta mig så kort som möjligt för att hinna med mesta möjliga.

Handikapplagen behöver förändras mycket, säger Bertil Zachrisson. Handikapplagen är oförändrad. Vad utskottet har skrivit är att man skall ta hänsyn till de förhållanden som gäller i storstäder vid tillämpningen av den nya handikapplagen och anpassningen av transportmedel och terminaler till lagen.

Det är riktigt att utskottet skrivit detta. Men jag är helt övertygad ifall att om samma intressenter hade gått till regeringen, så skulle den ha varit lika lyhörd som utskottet. I anvisningarna till lagen kommer detta med. Någon förändring av handikapplagen blir det alltså inte fråga om.

Det är inte fråga om att rösta ned KOLT. Frågan är hur man skall tolka kollektivtrafikutredningens förslag och vad riksdagen redan har gjort. Vi har fattat ett beslut om huvudmannaskap för lokal- och regionaltrafik. Vi har sagt att huvudmännen har ansvaret för trafiken och vi ger bidrag till den. Missnöjet kommer från storstäderna, som tycker att de inte får tillräckligt stora bidrag. Det är det frågan gäller.

Rune Torwald sade att jag står bakom tillkännagivandena. Skall man reservera sig för varje litet knepig formulering? Det tycker jag är småaktigt. Nej, jag har det förtroendet för dem som läser betänkandet att de genom-

skådar det spel som ni har bedrivit.

Indelningen av järnvägsnätet efter centermodell skulle medföra en kostnadsökning som samhället inom överskådlig tid inte orkar med.

Georg Danell! Vad är den sakliga skillnaden i fråga om femårsgränsen? Eftersom Georg Danell läste upp vad statsrådet har sagt skall jag läsa upp vad utskottet säger:

”De särskilda statsbidragen kan väntas innebära en betydande fördel för de län som berörs, och ersättningstrafiken kan efter viss tid beräknas ha blivit helt integrerad i det regionala trafikprogrammet. Utskottet finner det därför rimligt att en utvärdering sker av bidraget efter fem år.” – Femårsgränsen finns, och det skall ske en utvärdering. – ”Därefter bör en fortlöpande förändring av bidraget kunna ske med hänsyn till ändrade förutsättningar och förhållanden.” Vad är skillnaden?

Ja, vi har lika syn när det gäller budgeten. Vad vi nu har gjort är att gå med på att tidigarelägga ett anslag på 75 milj. kr. för att underlätta för SJ att marknadsföra sina tjänster. Men vad har moderaterna gjort? Ni har varit med om att inteckna vägbyggandet genom att kräva en högre ambitionsnivå. Ni kommer att få avslag på förslaget om avgiftsbeläggning av vägar. Kvar står att de skall finansieras med statsmedel. Ni har intecknat betydligt större summor på lång sikt om detta skall genomföras än vad vi har gjort.

Bertil Måbrink talade bl. a. om parallella system. Visst måste vi ha parallella system, med hänsyn till järnvägens begränsning och landsvägens mycket stora omfattning, för att kunna nå landets olika delar – inte minst glesbygden, där det inte finns så många järnvägar.

BERTIL ZACHRISSON (s) kort genmäle:

Herr talman! Ju mer man hör Rolf Sellgren, desto klarare blir det också av hans argumentering att det är trafikutskottet och inte regeringen som har gett oss en ny trafikpolitik. Att ett och annat allmänt uttalande i propositionen inte avstyrks eller att några förslag från trafikpolitiska utredningen, som regeringen fört vidare, vinner riksdagens gillande ändrar ju inte på huvudintrycket, att det är oppositionens förslag som nu genomförs. I över 20-talet fall har herr Sellgren sedan tagit skeden i vacker hand och traskat patrullo med majoriteten. Ibland har det tagit ett par dagar för herr Sellgren att komma fram till denna kunskap, men han har ändå så småningom hamnat rätt. Herr Sellgren har stundtals varit snabb i vändningarna, och ibland har det som sagt tagit litet längre tid.

Under skydd av en liberal press som försöker öka förvirringen och något slags allmänt vackert tal försöker herr Sellgren dölja sin fanflykt från propositionen. Men herr Sellgren står ju själv här och argumenterar på punkt efter punkt mot regeringens förslag.

Vår allvarligaste kritik mot regeringsförslaget gäller dess stora brist på samlade och konkreta insatser. Herr Sellgren har måst visa hur han på punkt efter punkt ansluter sig till regeringsförslaget. Vi vet att järnvägen måste spela en central roll. Då kan man inte som regeringen hålla igen på investeringarna, utan då måste man rusta upp järnvägen, herr Sellgren. Även herr Sellgren

ansluter sig till det förslaget – som ju innebär en allvarlig kritik mot regeringsförslaget.

Kollektivtrafiken måste rustas upp. Herr Sellgren var i går med i Örebro och hörde de mycket allvarliga invändningar som framfördes från lokaltrafikförretagen. All tänkbar fantasi behövs för att utveckla nya och effektivare trafiksystem inom kollektivtrafikområdet. Då vill ni rusta ner kollektivtrafiken i de stora tätorterna. Det är inte fråga om något slags ensidig tolkning av KOLT. KOLT är entydig. KOLT vill att också tätorternas trafik skall få ett ökat stöd, precis som den allmänna, mera regionala busstrafiken får ett stöd, genom det beslut vi fattade i fjol. Men, herr Sellgren, det är genom de konkreta förslag som utskottet nu lägger fram, om nya bidrag till kollektivtrafiken i tätorter, som det blir en ny trafikpolitik. Sedan kan man komma med allmänna uttalanden om att kollektivtrafik är bra. Men om man ingenting gör och i själva verket rustar ner tätorternas kollektivtrafik, som ni föreslår, betyder det ju att man sätter oss i ett utomordenligt besvärligt läge. Herr Sellgren ger egentligen under mycket yvigt tal sin egen regering en rejäl bakläxa.

RUNE TORWALD (c) kort genmäle:

Herr talman! Rolf Sellgren hoppas tydligen att regeringen inte skall upptäcka några större förändringar av propositionen i de många tillkännagivandena. Detta är en allvarlig anklagelse mot departementstjänstemännen, som jag verkligen hoppas inte kommer att visa sig vara berättigad.

Skulle exempelvis frågan om förekomsten av enskilda vägar, som är helt negligerad i propositionen, vara helt betydelselös när det gäller den framtida vägpolitiken? Skulle förbättrat statsbidrag till kollektivtrafiken i tätort vara betydelselöst för de tätorter där man sysslar med att försöka bygga bussterminaler, ordna kollektivfiler för busstrafik osv.? Skulle det vara likgiltigt för länshuvudmännen att det fastställs riktlinjer för vilka ersättningsar de skall betala till SJ när de vill använda SJ:s tjänster för att bygga upp sitt system för kollektiva transporter i regionerna? Skulle det vara likgiltigt för periodkortsresenärerna ute i landet om de får använda sina periodkort när de åker på SJ, vilket de inte får i dag?

Allt detta är tillkännagivanden och åtgärder som inte på något sätt har tillgodosetts i propositionen. Men Rolf Sellgren hoppas att man i departementet inte skall upptäcka att detta är något väsentligt. Jag hoppas att hans förhoppning inte blir infriad.

Herr Danell tyckte att det var olämpligt att jag jämförde de 2–3 miljarder som det skulle kosta att upprusta glesbygdnet med de årliga investeringarna på vägnätet. Låt mig då ta en annan jämförelse. Dessa 2–3 miljarder motsvarar ungefär hälften av vad ett kärnkraftverk kostar. Jag tror att båtnaden för Sverige är betydligt större om vi använder pengarna i glesbygden än om vi bygger ett nytt kärnkraftverk som ökar centraliseringstendenserna i vårt samhälle.

GEORG DANELL (m) kort genmäle:

Herr talman! Beträffande den räknecykkel som Rune Torwald använde sig av, så finner jag det inte olämpligt att göra jämförelser mellan 2-3 miljarder och andra kostnader – u-hjälper, vägpengar, kärnkraftverk eller vad det kan vara – för att visa storleksordningen. Men jag tycker det är anmärkningsvärt att man tar ett förslag som innebär direkta budgetbelastningar på ganska kort sikt på ett par tre miljarder. I så fall bör man visa hur detta skall kunna finansieras. Jag tror alltså att det blir en förlamning av hela SJ:s verksamhet i brist på pengar, om man skulle gå på denna linje.

Vidare vill jag återkomma till frågan om marknadsekonomins principer, som jag inte hann med i den förra repliken. Visst innebär satsningen på ett strukturbolag att man fjärrar sig från marknadsekonomins principer. Det håller jag med om, och där ger jag Bertil Zachrisson rätt. Därför beklagar jag att centern gick på den linjen. Det innebär dessutom ett utökad krångel, eftersom vi nu får både en kollektivtrafikberedning och strukturbolag som i väsentliga avseenden har samma uppgifter. Jag tycker därför att det är angeläget att man reder ut skillnaden mellan dessa båda och redogör för hur de skall arbeta i framtiden för att inte skapa alltför mycket krångel. Det är nog med bekymmer för dem som har nya idéer och kan ny teknik utan att vi utvecklar kollektivtrafiksystem redan i dag. Det var ju meningen att vi skulle förenkla för dem och inte försvåra, vilket kan bli resultatet av de beslut som nu fattas med både strukturbolag och en kollektivtrafikberedning.

Beträffande vår högre ambitionsnivå i fråga om den fortsatta vägplaneringen innebär ju det någonting helt annat än att späda på budgeten med ytterligare 75 miljoner utöver regeringens förslag, en tanke som Rolf Sellgren inte är främmande för sedan han på kort tid ändrat uppfattning och anser att anslaget skall vara 175 miljoner i stället för 100 miljoner. Jag tycker detta är anmärkningsvärt, och därför har jag berört det här.

Till sist vill jag säga beträffande frågan om kollektivtrafiken att jag tycker att det är oändligt angeläget att kommunikationsministern nu tar till vara möjligheten att reda ut hur regeringen kommer att gripa sig an utskottets beställning när det gäller kollektivtrafikutredningens förslag. Det har ju framkommit här att man uppenbarligen tycker att det råder en rad oklarheter på den här punkten. Men vi som varit med om att formulera utskottsbetänkandet tycker icke att det råder några oklarheter. Vi har skrivit mycket klart att det inte är fråga om satsningar enbart på stora tätorter utan om en kollektivtrafiksatsning som innebär att statsmakterna skall vara neutrala när det gäller att ge bidrag för en utbyggnad av kollektivtrafiken på olika sätt. Vari ligger oklarheterna? Det måste vi ju reda ut, innan vi avslutar den här debatten.

BERTIL MÅBRINK (vpk) kort genmäle:

Herr talman! Först vill jag säga till Bertil Zachrisson, eftersom jag glömde det i mitt förra inlägg, att vi är helt överens om att propositionen är dålig när det gäller de handikappade. Det har vi också framhållit tidigare. Men vi menar att även utskottsbetänkandet är dåligt i det här avseendet. Bertil Zachrisson

svarade inte på min fråga om vad utskottet menar när man, i samband med att man talar om att trafiken skall utformas för att tillgodose de handikappades behov genom en anpassning av färdmedlen osv., skriver att detta skall ske med utgångspunkt i vad som kan vara skäligen med tanke på förhållanden av fordonsteknisk, trafikteknisk och ekonomisk natur. Vad menar utskottet med det? Är det att man skall vara restriktiv mot de handikappade? Det var det jag frågade Bertil Zachrisson om. Jag tycker att han skall tala om vad som ligger bakom de här orden.

Sedan vill jag vända mig till Rolf Sellgren och säga att det är självklart – min argumentering har heller inte gått ut på något annat – att man inom vissa områden i det här landet måste ha också landsvägstrafik, eftersom kollektivtrafiken inte kan ersätta bilismen fullt ut. Men det förhållandet får ju inte innebära att man rustar ner den kollektiva trafiken inom de områden där en komplettering med landsvägstrafik är nödvändig. Exempelvis när det gäller järnvägsnätet råder det på den här punkten oklarheter, och i det avseendet instämmer vi i centerns kritik både mot propositionen och mot utskottsberedningens förslag. Här är ingenting klart utsagt. Det är alltså väldigt diffust. Med tanke på resonemanget om att man skall utforma trafikpolitiken i samverkan och under marknadsmässiga former blir slutsatsen att den kollektiva trafiken i dessa områden kommer att helt ersättas av landsvägstrafik – en dålig sådan, vad jag kan förstå.

Men hela mitt resonemang handlar om den kollektiva trafiken kontra privatbilismen i stort. Man kan inte fortsätta att ha den 80-procentiga privatbilism som Anitha Bondestam talat om i tidningsintervjuer och i andra sammanhang och samtidigt förvänta sig att talet om en kraftig utbyggnad av kollektivtrafiken skall framstå som trovärdigt. De som resonerar på det sättet talar mot bättre vetande. Varken samhällsekonomiska eller ekologiska hänsynstaganden blir ju tillgodosedda med en sådan planering. Det är helt orimligt. Om vi fortsätter en trafikpolitik som bygger på det resonemanget, då spränger vi både de ekonomiska och de ekologiska ramarna. Man måste välja ett av alternativen.

ROLF SELLGREN (fp) kort genmäle:

Herr talman! Det omdöme som jag vill ge Bertil Zachrisson och Rune Torwald är: Ni ser inte ser skogen för bara träd.

Bertil Zachrisson tycker att jag sträckt mig väldigt långt när jag i 20-talet fall gått med på tillkännagivanden. Men, Bertil Zachrisson, jag säger som jag sade tidigare, att dessa tillkännagivanden – inte alla, det vill jag också säga till Rune Torwald – består till stor del av okynnestillkännagivanden. Och vem har skapat förvirring hos svenska folket – Bertil Zachrisson eller jag? Har inte Bertil Zachrisson skapat förvirring när han först gått ut och sagt i pressen att nedläggningshotet mot vissa järnvägslinjer har avvärijts och sedan har stött regeringspropositionens förslag om ett riksnät och om att man förutsättningslöst skall pröva vilka bandelar som skall ingå i det och för vilka persontrafiken skall överföras till landsväg? Det är förvirring i sin prydno!

Georg Danell säger att det är litet annorlunda att säga ja till att ett antal

miljoner plussas på än att som moderaterna säga ja till höjd ambitionsnivå för det fortsatta vägbyggandet. Men skillnaden är den, att en tidigareläggning av åtgärder som kan vara nödvändiga när vissa behov uppstår innebär en lösning på kort sikt, men det ni har satsat på innebär en långsiktig in-teckning av budgeten i framtiden.

Jag tycker att Bertil Måbrink gjorde en bra reträtt här. Det hedrar honom, för det går inte att satsa bara på järnvägstrafiken – i så fall måste vi bygga ut järnvägsnätet. Bertil Måbrink sade vidare att man inte skall rusta ner. Det håller jag med om. Men vad är det då man skall rusta upp? Jo, man skall med tillgängliga resurser rusta upp för att få en god trafikstandard som tillgodoser alla medborgare, vare sig det gäller glesbygd eller tätort, och man skall göra detta till kostnader som är samhällsekonomiskt försvarbara.

Till sist: Jag måste säga, herr talman, att den här debatten är något förvirrande också för mig när jag hör vad som här förs fram. Bertil Zachrisson talar om att jag använt ett yvigt tal, men när man lyssnar till honom finner man att bakom hans ordsvall om principer ligger ytterst ambitionen att få ge folkpartiregeringen en knäpp på näsan. Det har han deklarerat inför hela svenska folket. Stolta ord med grumliga avsikter – det är facit av hela hans uppträdande.

Kommunikationsministern ANITHA BONDESTAM:

Herr talman! De som arbetar inom trafiken är inte effektiva. Ett slag mot alla SJ-anställda! – Så tolkar Bertil Zachrisson mitt inledningsanförande om ett effektivare resursutnyttjande.

En av grundstenarna i propositionen – och, herr Zachrisson, det har utskottet i sin helhet ställt sig bakom – är att trafikapparaten bör utnyttjas effektivare genom utökad och samordnad planering och genom trafik i samverkan mellan olika trafikföretag och trafikmedel i stället för det sektorstänkande som blivit följden av 1963 års beslut. Att trafiken trots detta beslut har kunnat upprätthållas på ett relativt tillfredsställande sätt beror bl. a. på den goda och yrkeskunniga arbetskraft som SJ besitter. De förslag som finns i propositionen avser just att ge den kunniga personalen möjlighet att få arbeta i ett framtidsinriktat transportföretag, som regeringen vill satsa på. Eller, för att uttrycka det enkelt: Det finns en mängd tomma platser på tågen. Att det finns tomma platser beror inte på att personalen utför sitt arbete ineffektivt, utan det beror på att priserna är för höga. Det var vad jag sade i mitt inledningsanförande.

När det gäller järnvägen tar Bertil Zachrisson vidare upp två enligt hans mening väsentliga uttalanden av utskottet, som jag inte bara anser märkliga utan som faktiskt inte går att förena med den funktion som ett affärsdrivande verk har och den ansvars- och beslutsfördelning som råder mellan regeringen och underställda verk. Det ena gäller att regeringen skall utarbeta riktlinjer för ersättningen till SJ efter överläggningar med SJ. Hur skall sådana överläggningar gå till? Det andra gäller att rabattförsök skall göras i stycke-godstrafiken, en trafik som sedan länge utförs på grundval av särskilda avtal mellan SJ och avlastarna, varvid SJ f. n. kan rabattera i den utsträckning man anser

motiverad. Regeringen kan inte gärna lägga sig i ett affärsverks avtalsverksamhet.

Enligt ett brev av Bertil Zachrisson till ledarsidan i Expressen den 11 maj får regeringen bakläxa på 20 punkter. I dessa 20 punkter har han räknat in de punkter där utskottet anslutit sig till regeringsförslaget. Låt mig nämna några:

Bättre samarbete mellan de statliga trafikverken.

En långsiktig investeringsplan för SJ.

En gemensam taxa för tåg- och bussresor.

Nedläggningsshotet mot vissa järnvägslinjer avvärjs.

De särskilda bidragen till ersättningstrafiken får inte upphöra efter fem år.

Fortsatt upprustning av inlandsbanan.

Handikappanpassning av kollektivtrafiken med hänsyn till tätortstrafiken.

En parlamentarisk utredning för att se över forsknings- och utvecklingsverksamheten inom transportområdet.

Men på en väsentlig punkt har han rätt: Regeringens förslag till hamnlag avslås, eftersom socialdemokraterna har sprungit ifrån sitt eget förslag.

Låt mig fortsätta med att exemplifiera vad övriga tillkännagivanden, som herrar Zachrisson och Torwald anser förändra hela propositionen, i verkligheten innehåller.

När det gäller målsättningen för trafikpolitiken vill utskottet inledningsvis särskilt understryka vad som anförts i propositionen, nämligen att det generella målet för samhällets trafikpolitik skall vara "att erbjuda medborgarna och näringslivet i landets olika delar en tillfredsställande trafikförsörjning till lägsta möjliga samhällsekonomiska kostnader". Vad detta innebär i fråga om hänsynstaganden till andra samhällsområden finns väl utvecklat i propositionen. Trots detta staplar utskottet de goda tårtorna ovanpå varandra. Först tillgodoses moderaterna. Utskottet skriver:

"Det är enligt utskottet också angeläget att trafikpolitiken utformas --- inom de av samhället uppställda ramarna och under marknadsmässiga former samt under beaktande av regionalpolitiska förutsättningar."

Sedan tillgodoses centern och socialdemokraterna. Utskottet skriver: "Vidare är det viktigt --- att trafikpolitiken läggs fast bl. a. mot bakgrund av samhällets regional- och sysselsättningspolitiska mål och att den samordning av trafik-, regional- och sysselsättningspolitik som sker i dag ytterligare utvecklas."

Så får socialdemokraterna en helt egen skrivning på slutet. Enligt utskottet är "ett väsentligt mål för trafikpolitiken också att bidra till att utjämna de skillnader i socialt och ekonomiskt hänseende som kan finnas mellan olika regioner och människor. Trafikpolitiken måste vidare ges en sådan utformning att skador på miljön och trafikolyckor begränsas."

Tydligare kan vad som menas med tillkännagivanden kanske inte uttryckas.

Rune Torwald ondgör sig över att jag inte är missnöjd med de tillkänna-

givanden som utskottet har gjort. Som jag nyss har exemplifierat innehåller tillkännagivandena ibland exakt detsamma som propositionen, men med ännu fler ord, och det är ju ingenting att bekymra sig för.

Sedan finns det några tillkännagivanden som i sig är bra. Problemet är bara att de visar inkonsekvens och kostar pengar – mycket pengar. Låt mig som exempel på inkonsekvens och överbud ta frågan om de framtida investeringarna. Här framhåller utskottet vikten av att SJ erhåller ökade resurser för att bygga ut kapaciteten och förbättra servicen. Detta skall gälla både på kort sikt och längre sikt. – Under intryck av den gångna vintern skall förbättringar av driftsäkerheten under vinterförhållanden prioriteras – både i fråga om närtrafiken i storstadsområdena och i fråga om fjärrtrafiken. Rabattförsöket – som skall genomföras för att ett bättre resursutnyttjande skall uppnås – vill utskottet möta med tidigareläggning av investeringarna.

De trafiksvaga banorna skall rustas upp snabbare än vad regeringen har förordat.

Ett nytt dubbelspår skall byggas i Stockholm. Sedan vill man ha rabattförsök i godstrafiken.

Vägplaneringen skall utgå från högre ambitionsnivåer när det gäller byggnadsanslagen. Särskild vikt skall läggas vid de enskilda vägarna. När det gäller den kollektiva tätortstrafiken krävs åtgärder som för lång tid kommer att inteckna en stor del av budgetutrymmet.

Utskottet har alltså radat upp det ena resurskrävande objektet efter det andra utan ordning och utan prioritering. Samtidigt ansluter man sig till en trafikpolitik som tar sikte på ett effektivare utnyttjande av de resurser som redan finns och som förutsätter prioriteringar mellan olika nya investeringar. Detta går inte ihop. Varifrån skall pengarna tas till de nya, oprioriterade investeringarna?

Låt mig i detta sammanhang, som flera talare före mig gjort, särskilt ta upp bidragen till kollektiv trafik i tätort. KOLT:s förslag har åtskilliga år på nacken, och åtskilligt har hänt sedan betänkandet presenterades. Bl. a. har riksdagen lagt fast nya principer för den lokala och regionala kollektiva persontrafiken och i det sammanhanget också för ett nytt bidragssystem. Det nya bidraget ger förutsättningar för en fortsatt utveckling av den kollektiva trafiken såväl på landsbygden som i tätorterna. Sedan KOLT presenterade sitt betänkande har också vägverket i statsbidragsgivningen till den kommunala väg- och gatuhushållningen lagt in projekt som gynnar den kollektiva trafiken. Längs de statliga vägarna har vägverket vidare successivt byggt ut busshållplatser med medel från anslaget Byggnad av statliga vägar.

Även i ett annat avseende har utvecklingen hunnit i kapp KOLT:s förslag, och det gäller forskningsområdet. Flera av de FoU-områden som KOLT angett har i väsentliga delar blivit föremål för tillämplad forskning, bl. a. genom trafikforskningsdelegationens försorg. NORDKOLT är ett exempel.

Staten bidrar också ekonomiskt till en försöksverksamhet i Halmstad med ett nytt bussystem. I propositionen föreslås ytterligare medel för forskningen på kollektivtrafikområdet.

Skiljelinjen mellan regeringens uppfattning och utskottets tycks gå i fråga om hur ett bidragssystem till kollektivtrafiken skall se ut. Flera motionärer förordar helt enkelt att KOLT:s förslag i denna del genomförs. Utskottet begär ett bidragssystem som tar fasta på inriktningen i KOLT:s förslag.

Oklarheten, Georg Danell, består i att utskottsbetänkandet ger intryck att det egentligen inte är KOLT:s inriktning på bidragen som man vill ha utan en högre bidragsnivå. Jag ifrågasätter inte att det kan behövas ytterligare ekonomiskt stöd av olika slag till tätortstrafiken, men jag menar att KOLT:s förslag i kvarvarande del inte är tillräckligt generellt för att tillgodose behoven i olika kommuner i landet. Vidare måste man vara klar över de långsiktiga konsekvenserna av att införa ytterligare ett nytt bidragssystem.

Vi har redan ett bidragssystem för lokal och regional trafik. Men prioriteringar och bidragsnivåer kan alltid diskuteras. Regeringen har i den avvägningen ansett det mer angeläget att möjliggöra lågprissatsningar på SJ och att ge de handikappade förbättrade rese möjligheter.

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

BERTIL ZACHRISSON (s) kort genmäle:

Herr talman! Kommunikationsministern berörde min artikel i Expressen, där jag i ett 20-tal punkter framhöll hur riksdagen har förändrat regeringspropositionen. Sanningen är den, att sedan den här artikeln publicerades har punkterna blivit ännu fler. Artikeln var föranledd av en ryktesspridning från kommunikationsdepartementet om att allting var väl bestämt.

Men det är faktiskt så, Anitha Bondestam, att riksdagens tillkännagivanden inte är uttryck för samhörighet med propositionen utan de är uttryck för att riksdagen har en annan åsikt. Sedan säger fru Bondestam – jag noterar att i varje fall någon från konstitutionsutskottet är här – att riksdagens tillkännagivanden inte är något att bekymra sig om. Det är ett ytterst anmärkningsvärt påstående.

Ett tiotal år i riksdagen och några års regeringsarbete har lärt mig att det hör till parlamentarismens spelregler att se skrivelser och tillkännagivanden till regeringen från riksdagen som exceptionella och förpliktande åtgärder. Så långt har emellertid regeringsförfallet gått, att en regeringsmedlem i riksdagen med litet glättad nonchalans låtsas som om nästan 30-talet tillkännagivanden föranledda av en och samma proposition bara är en piruett, bara anteckningar i marginalen.

Det sägs ibland att kommunikationsministern är opolitisk. Om det är sant borde känsligheten för vad parlamentarismen kräver av en regeringsmedlem vara ännu större. Det hör faktiskt till respekten för riksdagen, statsrådet Bondestam, att hederligt erkänna ett nederlag. Propositionen om trafikpolitiken är ett sådant nederlag. I sakfråga efter sakfråga har oppositionen i riksdagen ändrat regeringsförslaget. Det gäller målsättningen för trafikpolitiken, järnvägens framtida uppgift, kollektivtrafiken, vägpolitiken, forskningsarbetet, inriktning av hamnplaneringen osv. Det finns knappast ett

avsnitt som slipper helskinnat undan. Det helt unika i riksdagen har inträffat att socialdemokrater, centerpartister och moderater gör detta gemensamt, och så låtsas kommunikationsministern som om detta bara är en marginell händelse, något som riksdagen skulle kunna tänkas göra litet grand då och då. Alla med någon riksdags erfarenhet vet att det som hänt med trafikpropositionen är helt enastående. Så skall det verkligen inte normalt gå till. Men det har varit nödvändigt för att ge landet en vettig trafikpolitik.

RUNE TORWALD (c) kort genmäle:

Herr talman! När det gäller godstrafiken har centern reagerat mot det nuvarande rabattsystemet, och det är en av anledningarna till att vi i ett tillkännagivande har sagt att man bör se över själva taxsystemet. SJ:s rabattsystem gynnar stora kunder och missgynnar i motsvarande mån de små kunderna, som i regel är koncentrerade till glesbygdsområdena. De får nämligen inga rabatter. Det är de som har stora sändningar som kan förhandla sig till rabatter.

Jag vill ha ett SJ-system som mer liknar postens. Där vet man att 10 kg kostar så och så mycket att befordra, oavsett om det rör sig om ett stort eller ett litet förtag.

Jag har inte ondgjort mig över statsrådets reaktion på de många tillkännagivandena, och det vill jag styrka genom att citera de meningar i mitt huvudanförande som berör detta. Jag sade: "Kommunikationsministern har ju för övrigt redan med klädsam förnöjsamhet uttryckt sin stora tillfredsställelse över att utskottet har gjort så många förbättringar." Litet längre fram sade jag: "Det förhållandet att kommunikationsministern uttryckt så stor tillfredsställelse över dessa ca 25 tillkännagivanden visar ju också att hon varit väl medveten om hur ofullbordad hennes trafikproposition varit." Nog om detta.

Statsrådet sade att hon inte kan förstå hur det kan vara möjligt att bestämma riktlinjer för hur länshuvudmännen skall kunna ersätta SJ för utnyttjandet av dess tjänster. Jag tycker att detta är mycket beklagligt. Som den vänsälla själ jag är skall jag gärna stå till tjänst med en del råd. Ge SJ i uppdrag att ta reda på vad en vagnkilometer kostar och att ta reda på den företagsekonomiska kostnaden för transport av en person en viss sträcka på tåg. Då har man den företagsekonomiska bilden fastställd. Som jag tidigare redovisat kan man, sedan man har fått fram dessa kostnader, dra följande slutsatser – och nu återgår jag till mitt huvudanförande: "Eftersom det strikta kostnadsansvaret för de skilda trafikgrenarna i och med dagens trafikbeslut upphävs, finner centern det också rimligt att regeringen i de fall då detta bedöms samhällsekonomiskt fördelaktigt – något som torde vara regeln – skall kunna sätta dessa taxor lägre än självkostnaden beräknad på nyss angivet sätt." Detta har jag alltså sagt i huvudanförandet.

Om statsrådet använder detta tillvägagångssätt kommer det inte att finnas några större svårigheter att, om den goda viljan finns, kunna utarbeta lämpliga riktlinjer.

GEORG DANELL (m) kort genmäle:

Herr talman! Jag bad kommunikationsministern att tala om på vilken punkt man inte har förstått i kanslihuset vad utskottet vill ha när det gäller bidragssystemet för kollektivtrafikanläggningar. Jag vill då, efter den fråga som Anitha Bondestam har ställt, säga att det framgår ordagrant av utskottsbetänkandet att det förslag vi har begärt att få under nästa riksmöte skall ha en inriktning som i stort följer kollektivtrafikutredningens förslag men att dess innehåll i övrigt skall följa de uppräknade motionerna. Två stycken innan utskottet säger detta, som slutkläm, anförs att man vill ha bidrag till bussgator och busshållplatser, spårtrafik både över och under jord. Man vill ha en särskild planerings- och urvalsordning för att klara av detta, och sannolikt måste det utarbetas en mer generell stödform. – Det säger utskottet.

Vad är det då för oklarheter som återstår? Kommunikationsministern säger att utskottet bara är ute efter att få mer pengar och att det inte alls är fråga om inriktningen av bidragen. Jag kan inte begripa detta. Utskottet föreslår en principiellt helt ny inriktning av de statliga bidragen till kollektivtrafikanläggningar – eller finns det något bidrag som ingen av oss andra känner till, som man kan få till bussgator, busshållplatser eller spårtrafik med planskilda korsningar? Jag tror att många landsting och andra trafikhuvudmän skulle vara intresserade av att höra om det finns något hokuspokus på det här området. Men det gör det inte, och jag tycker att det vore bra om vi nu fick klara besked om att kommunikationsministern och kanslihuset är väl medvetna om vad det är vi vill ha – även om inte ni vill ha det. Det vore också bra om vi får det begärda förslaget, som skulle betyda mycket för kollektivtrafikutvecklingen. Det är det största och viktigaste förslaget i underlaget för vårt beslut i dag. Ni själva hade som bekant bara ett förslag om att ta bort bidrag. Mer var det faktiskt inte.

Beträffande överbudsresonemanget kan jag hålla med om att det finns ett stort överbud, nämligen plus 75 miljoner till SJ. Det är regeringenspartiets representant i utskottet som har sagt ja till det, och ni får väl klara upp i något familjesamtal vad som är rätt och fel i den frågan. Vi har gått emot det förslaget. Vi går på propositionens linje.

När det gäller vägbyggandet har vi talat om höjda ambitioner. Man skulle kunna tro efter att ha lyssnat till den tidigare debatten att det är fråga om något ohyggligt överbud, men det återfinns faktiskt ingen folktopareservation i detta avsnitt heller. Och som sagt, det är fråga om en målsättning för det framtida planeringsarbetet. På kort sikt har vi moderater givit klara besked om hur vi vill klara en ökning av vägbyggandet – nämligen genom avgiftsfinansiering. Men det har ingen talare i dag vågat ta i ens med tång. Det tycks finnas en alldeles speciell dynamik i det kravet. Men det kan vi måhända lämna därhän nu.

BERTIL MÅBRINK (vpk) kort genmäle:

Herr talman! Jag har frågat om Anitha Bondestam vill redogöra litet för vad som ligger bakom uttrycket "samhällsekonomska bedömningar" i trafikpo-

litiken. Jag har ställt den frågan, och jag tycker att den är principiellt oerhört viktig när det gäller trafikpolitiken. Men jag kanske skall försöka svara på den själv, och har jag fel, Anitha Bondestam, så rätta mig.

På s. 30 i utskottsbetänkandet heter det "det generella målet för samhällets trafikpolitik skall vara att erbjuda medborgarna och näringslivet i landets olika delar en tillfredsställande trafikförsörjning till lägsta möjliga samhällsekonomiska kostnader".

Här är kommunikationsministern och utskottet överens. Så går man till s. 42 i betänkandet, där det redovisas att Anitha Bondestam i propositionen för ett resonemang där hon talar om att resandeunderlaget på de trafiksvaga bandelarna under de senaste fyra åren minskat med 20 %. Generellt gäller också för denna grupp av bandelar enligt föredraganden att ett renodlat landsvägsalternativ synes kunna ge en bättre trafikförsörjning till lägre samhällsekonomisk kostnad än ett järnvägsalternativ. Det heter också i utskottsbetänkandets referat av propositionen: "Även energiåtgången är för denna typ av banor högre än vid landsvägstrafik." – Alltså skall järnvägs-
trafiken på vissa bandelar ersättas med buss, såvitt jag förstår.

Men då måste jag ställa en fråga. Först har man under årtal försämrat komforten på de här bandelarna – tidtabellerna stämmer inte överens med människornas önskemål, hastigheterna är låga på grund av eftersatt underhåll, osv. – och därigenom har allt fler människor gått över till sin privatbil, till landsväg. Sedan sitter byråkraterna och räknar ut, med utgångspunkt i detta, att det nu går med förlust. Sätter vi in en buss tjänar vi på det, och energiåtgången blir mindre!

Men då vill jag fråga: Måste man inte också ta hänsyn till kostnaden för det som man har vältrat över på landsvägen, i en samhällsekonomisk bedömning av en sådan åtgärd? Man kan väl inte bara se på vad som händer med det aktuella transportmedlet. Skall man inte ta in också de mycket stora kostnaderna miljömässigt, för vägsitage och för en mängd sådana faktorer? Man kan i en samhällsekonomisk bedömning inte se snävt enbart till att driften av en bandel ger två miljoner i underskott och att en överföring av trafiken till landsvägsbuss gör att underskottet minskar till en miljon, för att sedan strunta i hur stort antal privatbilister som man har bidragit till att belasta vägnätet med, hur mycket energiåtgången ökat osv.

Allt detta måste vägas in. Får man inte då helt andra relationer? Borde man inte vända på resonemanget och fråga vad det skulle innebära samhällsekonomiskt, om den trafik som lagts över på landsvägarna fick vara kvar på en viss bandel? Är det inte så man måste räkna, Anitha Bondestam?

Kommunikationsministern ANITHA BONDESTAM:

Herr talman! Jag vill först vända mig till Bertil Zachrisson med anledning av utfallet mot mig för att jag inte skulle bekymra mig om riksdagens tillkännagivanden. Det var inte alls så jag uttryckte mig. Jag sade att med den form som tillkännagivandet av målet för trafikpolitiken har fått, nämligen identiskt detsamma som står i propositionen, behöver jag inte ha något särskilt bekymmer för tillkännagivandet. I övrigt tar jag naturligtvis lika

allvarligt på uttalanden från denna kammare som man bör göra.

Låt mig så gå igenom de 20 punkterna från början igen.

Målsättningen får en starkare social inriktning, börjar Bertil Zachrisson. – Att trafikpolitiken skall ha en starkare social inriktning än f. n. framgår tydligt av skrivningarna i propositionens målavsnitt.

Det skall vara ett bättre samarbete mellan de statliga trafikverken, framhåller Bertil Zachrisson vidare. Samarbetsfrågorna avser planering, taxesättning och verksamheten i övrigt. Samarbetet beträffande den planeringen tas upp i propositionen.

Nedläggningshotet mot vissa järnvägslinjer avvärjs. – Här görs ingen skillnad beträffande de sex banor varom beslut tidigare har fattats; för övriga banor kommer trafikhuvudmännens och kommunernas ställningstaganden i praktiken att bli avgörande såväl enligt propositionen som enligt utskottets skrivning.

De särskilda bidragen till ersättningstrafiken får inte upphöra efter fem år. – I propositionen står det inte att bidraget skall upphöra efter fem år, utan att det då skall omprövas.

Riktlinjer krävs för ersättningen till SJ. – Den frågan har behandlats i propositionen 1978/79:92 om åtgärder för att förbättra lokal och regional kollektiv persontrafik. Utskottet förutsatte då, liksom vid behandlingen av motionsyrkanden tidigare i år, att regeringen följer frågan och då så befinns påkallat vidtar nödvändiga åtgärder. Läget i sakfrågan har inte ändrats sedan dess.

En gemensam taxa för tåg- och bussresor. – I propositionen aviseras en utredning om just den frågan.

En långsiktig investeringsplan för SJ. – En sådan föreslås i propositionen.

De framtida förutsättningarna för spårbunden gods- och persontrafik i Stockholmsregionen kartläggs. Det är ett bra förslag.

SJ skall få ytterligare 75 milj. kr. – Investeringsanslagen kan vi beräkna på ett ungefär för detta år, och vi ansåg att SJ:s uppdrag att ta fram en investeringsplan för det olönsamma nätet borde avvaktas innan man gjorde ytterligare påslag. Den planen presenteras i höst. De ytterligare 75 miljonerna som anslås nu kommer att utgöra ett minus i höstens budgetomgång.

Fortsatt upprustning av inlandsbanan. – Detta föreslås i propositionen. Hur snabbt den kan genomföras avgörs av tillgängliga resurser.

Ett mer preciserat långsiktigt investeringsprogram för vägarna. – Här är det inga skillnader i inriktningen mellan propositionen och utskottsskrivningen. I utskottsskrivningen krävs bara ett mera preciserat mål. Som jag ser det är inte det avgörande hur långt preciseringen av målen drivs utan vilka resurser som kan disponeras för att inriktningen skall kunna fullföljas.

20 miljoner till cykelvägar redan nästa budgetår. – Det innebär inte något tillrättavisande utan bara en tidigareläggning av den bidragsgivning som regeringen har föreslagit.

NTF får 300 000 kr. till sin verksamhet. – Ett märkligt utskottsinitiativ just med hänsyn till att riksdagen nyligen avvisat ett förslag om medel till NTF

utöver den höjning som regeringen föreslagit.

Kollektivtrafikutredningens förslag genomförs. – Det har jag redan berört och funnit att jag inte tycker att KOLT:s förslag är bra därför att det inte är tillräckligt generellt.

Försöksverksamhet där kommunerna får rätt att använda gatumark för boendeparkering. – Detta utreds f. n. som bekant. Vi ansåg inte att den utredningen skulle föregripas genom någon försöksverksamhet eftersom utredningen snart lägger fram sitt betänkande. Hade vi vetat hur denna verksamhet skulle bedrivas, hade vi inte behövt någon utredning.

En kollektivtrafikberedning med uppgift att pröva nya trafiksystem. – Det är ett bra förslag. Planer på en sådan beredning fanns redan i departementet.

Handikappanpassning av kollektivtrafiken med hänsyn till tätortstrafiken. – Det framgår av såväl lagen som skrivningarna i övrigt i propositionen att handikappanpassningen som rör alla trafikmedel självfallet också måste gälla tätortstrafiken.

En parlamentarisk utredning för att se över forsknings- och utvecklingsverksamheten inom transportområdet. – Det är vad vi har föreslagit i propositionen, även om utredningens direktiv har utvidgats.

Utbildningen av tekniker och administratörer inom transportområdet skall ses över. – Det är ett bra förslag.

Regeringens förslag till lag om hamninvesteringar avstyrks. – Jag har redan berört att det är där som socialdemokraterna springer ifrån sitt eget förslag. Uppskovet skapar osäkerhet hos hamnägare och sjöfartsverk när utlåtanden skall avgas.

Bertil Måbrink frågar om de samhällsekonomiska kostnaderna för järnvägar. Det avsnitt där vi talar om att frågan om järnvägstrafiken skall prövas gäller bandclar genom bygder där invånarna givetvis skall tillförsäkras en god trafikförsörjning – frågan är bara hur. Vi bör här komma ihåg att underhållskostnaderna för en järnväg, avsedd för persontrafik, är av samma storleksordning som underhållskostnaderna för en ordinär landsväg. Den sparsamma trafik som går på järnvägen en, två eller tre dubbelturer per dag med ett tiotal passagerare per tur får då ensam bära samma underhållskostnad som kanske 500 fordon med ett tusental resenärer på den parallella vägen. Detta är inte rimligt. Vi kan inte lägga ned vägen, men vi kan utan att underhållskostnaderna för vägen ökar särskilt mycket köra ytterligare några bussturer på den.

Energisituationen då – är inte järnvägstrafiken i alla lägen energisnålare än busstrafik? Nej. Det rätta förhållandet är att den övervägande delen av den olönsamma järnvägstrafik som vi talar om här i dag ombesörjs med dieseldrivna motorvagnar. Dessa vagnar drar på grund av sin stora tyngd mer dieselloja än en landsvägsbuss. Landsvägsbussen har nämligen en bränsleförbrukning av närmare 3 liter per mil. Den nuvarande motorvagnen på räls drar ca 4 liter per mil. Den nya motorvagnen, som håller på att introduceras och som väger 44 ton jämfört med 19 ton för den gamla, drar ca 6,5 liter per mil. Detta är fakta.

Så effekterna på miljön. Med tanke på att det här rör sig om några enstaka turer per dag, ofta i glest befolkade områden, kan man utgå ifrån att bieffekterna på miljön är i det närmaste negligerbara för både järnvägs- och landsvägsalternativet.

BERTIL ZACHRISSON (s) kort genmäle:

Herr talman! Kommunikationsministern var nu något hovsammare. Nu fanns det i varje fall några punkter i utskottsbetänkandet som var bra. Men fortfarande hade statsrådet denna litet glättade inställning att det mesta finns i propositionen.

Utskottsmajoriteten skulle faktiskt inte komma på idén att föreslå tillkännagivanden om saker som vi ansåg fanns i propositionen. Det är därför att de inte finns i propositionen som utskottet föreslår riksdagen att göra tillkännagivanden.

Jag kan inte gå igenom alla de 20 punkterna en gång till, av naturliga skäl – jag har inte tid till det. Men vi tar ett exempel igen:

Svensk lokaltrafik är en tidning som ges ut av Svenska lokaltrafikföreningen – som hade kongress i går; vi var där några stycken – och det står i det senaste numret ”många har uttryckt sin besvikelse över att de senaste 10 årens myckna utredande gett ett så magert resultat för kollektivtrafikens del. Magert åtminstone om man försöker hitta något positivt. Förslag som ger negativa effekter finns det ganska gott om. En del har uttryckt det så, att Bondestams proposition är det avgörande beviset för hur lite förpliktande det är att *i ord ge stöd åt kollektivtrafiken. Att göra något är en helt annan sak. Att besvikelsen är stor även på andra områden än kollektivtrafikens är uppenbart om man går igenom den mängd motioner som inlämnats i riksdagen och likaså den mängd av skrivelser som sänts in till trafikutskottet inför dess behandling av propositionen.*” ---

”Det råder ett klart motsatsförhållande mellan regeringens uttalade mening att stärka kollektivtrafikens konkurrenskraft och den behandling som kollektivtrafik i tätort har fått i propositionen.”

Det är beklagligt att regeringen inte erbjuder kommunerna och trafikföretagen någon hjälp till att bygga ut kollektivtrafiken i tätort – det är vad som står i Svenska lokaltrafikföreningens tidskrift. Det vore väl ganska vettigt att i stället för den här underliga dispyten om vad KOLT innebär försöka förklara för oss i riksdagen vilken högre visdom det är som har förlett regeringen att tro att man med minskad statlig stimulans skall kunna få en ökad satsning på kollektivtrafiken. Hur skall det gå till att öka intresset för kollektivtrafiken i de stora tätorterna, där bekymren redan är så stora när det gäller denna trafik, inte minst i energikrisens fotspår, om man i stället drar in de statliga insatserna?

Det har under de borgerliga regeringsåren förlorats mycket tid när det gäller planeringsarbete och utredningsarbete. När riksdagen nu begär en rad åtgärder, är det viktigt att de skyndsamt förverkligas. Regeringen har nu ansvaret för att – trots sina prestigeförluster – förverkliga riksdagens

trafikpolitiska beslut. Men vi är många i den här riksdagen som tror att det behövs en annan regering för att kunna klara det.

RUNE TORWALD (c) kort genmäle:

Herr talman! Kommunikationsminister Bondestams tystnad när det gäller inlandsbanan är närmast öronbedövande. Det är litet förvånande med hänsyn till den mycket kraftiga presspolemiken och alla uttalanden som gjorts från olika håll i Norrlands inland av både kommunalmän och mjölkämpar till förmån för inlandsbanan och en upprustning av densamma.

Mot den bakgrunden vill jag göra en kort återblick över vad som har hänt i den här frågan i riksdagen under 1970-talet. I en interpellation den 17 oktober 1972 krävde jag att regeringen skulle ta initiativ till en upprustning av inlandsbanan. En månad senare ungefär krävde Nils Åsling och Per Sjernström, också centerpartister, samma sak i en motion. Riksdagen och kommunikationsminister Norling avvisade tyvärr kraven i december samma år.

År 1973 motionerade vi igen, och då fick vi hjälp av en motion från vänsterpartiet kommunisterna med samma krav. År 1974 utökades skaran med några moderater, men bäge åren avvisades kraven av övriga partier här i riksdagen.

Först när centerpartiet 1975/76 återkom med kraven i en partimotion och samma krav då också ställdes i en partimotion från folkpartiet och i en motion från moderaterna, lyckades vi uppnå majoritet i trafikutskottet och i riksdagen för ett anslag på 11 milj. kr. under budgetåret 1976/77. I sammanhanget kan det kanske vara intressant att veta att socialdemokraterna reserverade sig mot detta beslut.

Samma anslag har sedan Fälldinregeringen anvisat under budgetåren 1977/78 och 1978/79.

När folkpartiregeringen räknade upp detta anslag till 15 miljoner för budgetåret 1979/80 trodde kanske många att detta skulle innebära en fortsatt satsning på inlandsbanan. Jag tillhörde dem som trodde det. Men hejsan, vad man bedrog sig! I den trafikpolitiska propositionen förordas att persontrafiken bara skall fortsätta på sträckan Östersund–Storuman. Vid trafikutskottets behandling har emellertid moderater och socialdemokrater lyckligtvis kunnat enas om att skjuta frågan om nedlagd persontrafik på inlandsbanan på framtiden, men några ytterligare medel för upprustning har inte anvisats.

Centern är tyvärr ensam om att nu verkligen satsa på inlandsbanans fortlevnad genom att anvisa ytterligare 10 milj. kr. för upprustning av denna bana. Dessutom vill vi anvisa 15 milj. kr. för upprustning av övriga glesbygdsbanor i Norrland. Detta är ett steg på vägen mot en bättre situation för människorna längs inlandsbanan.

GEORG DANELL (m) kort genmäle:

Herr talman! I fråga om kollektivtrafiken är vi tydligen nu överens. Mitt förra inlägg orsakade inget genmäle i sak, och då vet vi väl vad som skall

hända i kanslihuset med anledning av dagens beslut. Det var ju skönt. Men sedan blev jag orolig vid uppräknningen av de 20 punkterna. Jag tar upp två av dem.

Den ena gäller inlandsbanan, som Runc Torwald berörde. Man fick uppfattningen av kommunikationsministern att det inte var någon skillnad mellan propositionen och utskottsbetänkandet i denna del.

I propositionen står det att inlandsbanan inte kan betraktas som en funktionell enhet och att man till skillnad från de berörda länsstyrelserna inte vill att inlandsbanan skall behandlas som sådan vid våra satsningar på järnvägstrafiken. I utskottsbetänkandet står det däremot att inlandsbanan skall rustas upp och att staten skall ta sitt ansvar för underhållet av inlandsbanan i hela dess nuvarande längd – observera inte trafiken utan banans längd. Dessutom har vi sagt att vi skall arbeta vidare för att få de resurser som behövs för att klara upprustningen.

Det är en utomordentligt stor skillnad, och det vore tråkigt om det inte har "gått hem" i kanslihuset. Där måste man nu ha en annan kursriktning i det fortsatta arbetet med inlandsbanan än den man skulle ha haft om propositionens förslag hade gått igenom.

Den andra frågan gäller transportforskningen. Där säger statsrådet att utredningen om transportforskningsdelegationen redan har fått utredningsdirektiv och att man väl då får göra ett litet tillägg i enlighet med vad utskottet har sagt. Men då har man inte begripit detta heller. Jag vet inte hur många gånger jag har talat om för både departementsrepresentanter och Rolf Sellgren i utskottet vad det är för skillnader mellan våra olika uppfattningar. Vi har sagt att transportforskningsdelegationen är en liten, isolerad del av hela det transportforskningsarbete som försiggår på institutioner, universitet, trafikföretag etc. Vi vill att man skall se över hela detta område. Därför får ni riva sönder direktiven för er utredning och utarbete nya direktiv med en helt annan ambition och en helt annan inriktning.

I framtiden måste vi uppenbarligen skriva mycket längre när vi skall formulera våra tillkännagivanden, om det skall bli klart vad de handlar om.

Avslutningsvis vill jag säga att jag också vill ha en annan regering som med större tyngd kan driva den trafikpolitik som vi i stora drag är överens om. Den regeringen tror jag blir bäst om den består av tre partier och har en borgerlig färg. Men det får väl väljarna klara av den 16 september. – Jag vet inte om det var detta Bertil Zachrisson menade i sin senaste replik.

BERTIL MÅBRINK (vpk) kort genmäle:

Herr talman! De farhågor som jag gav uttryck för i mitt förra anförande har besannats. Anitha Bondestam räknar de samhällsekonomiska kostnaderna genom att jämföra rälsbussen med landsvägsbussen, och så kommer hon fram till att det blir billigare att med landsvägsbuss transportera det fåtal passagerare som nu åker med rälsbuss. Men de 200–300 bilarna som går militals på landsvägen och den kostnad som de energimässigt drar – var kommer de in i sammanhanget? Det är det som är det intressanta. Och varför

befinner de sig på vägen? Jo, därför att man har försämrat järnvägstrafiken så enormt att den över huvud taget inte uppfyller något av de krav som trafikanterna har. När det gäller att forma trafikpolitiken i detta land för ni ett resonemang om bl. a. marknadsmässiga former och har ett snävt privatkapitalistiskt tänkande. Det är ett faktum.

Jag vill återge vad Tomas Mickelsson, en aktiv person i dessa frågor, har sagt:

Har någon isolerats värre på vår landsbygd än de billösa i bilåldern? De har lämnats kvar sedan bilen strypt först järnvägen, sedan busslinjen. Och handeln har med bilens hjälp rationaliserats in till tätorten, tillsammans med skola och all annan service. En tredjedel eller en fjärdedel av den vuxna befolkningen kommer alltid att vara utestängd från bilkörandet. Det är de som är för unga för att ta körkort, de som är för gamla, som är sjuka eller handikappade, som har mist sitt körkort på grund av brott eller andra skäl. Den grupp som är utestängd från bilkörandet kommer snarare att öka än att minska.

Detta skrevs 1969. Med den trafikpolitik som vi i dag skall fatta beslut om kommer konsekvenserna att bli vad jag nu har läst upp för i första hand denna tredjedel eller fjärdedel av befolkningen.

Kommunikationsministern ANITHA BONDESTAM:

Herr talman! Låt mig börja med Bertil Måbrinks fråga varför folk befinner sig i bilen och inte på tåget. Det är en bra fråga. Men människorna har, Bertil Måbrink, först lämnat tåget och sedan tagit bilen. Det är inte inskränkningar i tidtabellerna för tågen som har tvingat människorna över till bilen. Men i vår proposition försöker vi med olika medel, bl. a. genom SJ:s kraftigt sänkta priser, att locka över människor från enpersons bilen till tåget.

Enligt Georg Danell skulle jag ha påstått att det inte var någon skillnad mellan utskottsbetänkandet och propositionen när det gäller inlandsbanan. Vad jag tog upp var exakt vad som står i Bertil Zachrissons 20 punkter, där fortsatt upprustning av inlandsbanan är upptagen såsom ett initiativ från utskottet. På s. 63 i utskottsbetänkandet återges föredragandeavsnittet vad gäller inlandsbanan. Där står: "Medel har däremot beräknats för en fortsatt upprustning av *inlandsbanan* på sträckorna Storuman-Östersund och Brunflo-Sveg." Detta utvecklas sedan på ytterligare tio rader. Det föreligger alltså inte någon skillnad när det gäller förslag om upprustning av inlandsbanan.

Beträffande punkten om utredning är det riktigt, som Georg Danell säger, att det har skett en utvidgning via utskottet. Det angav jag också i mitt förra anförande. Men den mening som stod i den punkt som Bertil Zachrisson angav, nämligen att en parlamentarisk utredning för att se över forsknings- och utvecklingsverksamheten inom transportområdet skulle komma till på utskottets initiativ, är en sanning med stor modifikation. En sådan utredning föreslogs redan i propositionen, men den fick sedan en vidgad ram.

När det gäller Rune Torwalds fråga om inlandsbanan hänvisar jag till propositionen. Jag har där utförligt redovisat min syn på inlandsbanan.

Slutligen några ord till Bertil Zachrisson: Propositionen innebär enligt honom en nedrustning av den kollektiva trafiken. När det gäller den trafiken har vi prioriterat SJ, och det är väl ändå kollektiv trafik? Därav kommer kanske också kritiken i tidningen Svensk lokaltrafik.

Av den hittills förda debatten har framgått att det finns olika uppfattningar om resultatet av propositionen. Den diskussionen är mindre intressant.

Vad som är intressant är de trafikpolitiska reformer som kommer att genomföras på grundval av den nu framlagda regeringspropositionen, nämligen följande:

Det strikta kostnadsansvaret för väg- och järnvägstrafiken slopas med kraftiga prissänkningar på järnvägsresor som följd.

Ett riksnät fastställs för järnvägens persontrafik. På de banor som ingår i riksnätet kommer persontrafiken att upprätthållas under överskådlig tid. Osäkerheten skingras om de ingående trafiksvaga bandelarnas framtid.

Ökade investeringsanslag till SJ beviljas. Upprustning företas av trafiksvaga banor som ingår i riksnätet för persontrafik.

Ny handläggningssordning vid prövning av fortsatt person- och godstrafik på trafiksvaga banor införs.

Ändrade principer för ersättning till SJ:s trafiksvaga bannät tillämpas.

Riktlinjer för vägpolitiken och vägbyggandet fastställs.

Statsbidrag till cykelvägar utgår.

Färdmedel och terminaler handikappanpassas.

En riksfärdtjänst inrättas.

Döva, dövblinda och talskadade får texttelefon.

Långsiktspaneringen inom de olika trafikverken samordnas. Fortsatt regional trafikplanering sker. Planeringssystem för hamnväsendet införs.

Samordnade godstransporter mellan järnväg och lastbil främjas. En linjetariff införs på SJ.

Energibesparingar inom transportsektorn genomförs.

En central myndighet för trafikfrågor – transportrådet – inrättas.

En utredning om trafikforskning tillsätts. Anslagen till trafikforskningen ökas.

Vi får med andra ord en ny och framtidsinriktad trafikpolitik.

SVEN MELLQVIST (s):

Herr talman! Jag hade från början avsikten att dra vissa paralleller mellan 1963 års trafikbeslut och det beslut som vi om några timmar kommer att fatta i denna riksdag nu år 1979. Men mycket av det jag tänkte framhålla har redan sagts här, och jag skall därför inte upprepa de synpunkter som redan framförts utan inskränka mig till att säga att det beslut som vi fattar i dag innebär att 1963 års beslut går till hävderna. Som en ny Fågel Fenix uppstår 1979 års beslut – i en ny gestalt, helt naturligt. Vi har emellertid olika synpunkter på beslutets innehåll.

Som ett apropå till allt som har sagts här i dag skulle jag vilja påminna om ett annat årtal, nämligen 1953. Det året företog hela den dåvarande riksdagen, alltså båda kamrarna, en färd till Västerbotten och Norrbotten. Jag vet inte

om det är många av de här närvarande som var med på den resan. Någon var det kanske. Vi kom bl. a. till Pajala. Dåvarande kommunfullmäktiges ordförande där, som tillika var kyrkoherde, hälsade riksdagen välkommen till "världens centrum". Det var 19 mil till malmen och pengarna i Kiruna. Det var 19 mil till köttet och visthusboden i Karesuando. Och det var 19 mil till brännvinsbolaget och fängelset i Haparanda. Det var ett centrum.

Vad vi eftersträvar nu är väl att skapa förbindelser till olika centra i vårt land och att inte utelämna något. Det är inte minst mot den bakgrunden som vi är mycket angelägna om att behålla det järnvägsnät vi har. Vi vill framför allt inte medverka till en nedrustning av inlandsbanan, utan vi vill att den skall bevaras i sin ganska imponerande längd från Kristinehamn till Gällivare. Det är det som vi har understrukt. Även om jag kan hålla med om att inga större medel har ställts till förfogande vill jag erinra om att vi på vårt initiativ har ökat investeringsanslaget till SJ med 75 milj. kr. Man kan ta en del av de pengarna för att fullfölja den upprustning som är en nödvändighet för att denna långa trafiksträcka skall kunna användas praktiskt igen. Och detta vill jag särskilt understryka vid ett tillfälle som det här.

Det finns också andra järnvägsdelar där man är mycket oroad över hur det kommer att bli med förbindelserna. Här kan företrädare för varje landsända stå upp och vittna om den situationen. Senast i går överlämnades en stor petition från Hoting, som var undertecknad av ca 5 000 människor.

Det är ett enormt intresse just nu runt om i bygderna för att bevara den egna järnvägslinjen, och det är väl riktigt som kommunikationsministern sade i ett uttalande: Det viktiga är inte att skriva på petitionslistor utan att använda järnvägen. Men för att man skall kunna använda järnvägen måste det skapas ett intresse kring den, och framför allt måste järnvägen ges en chans att komma i sådant skick att den tillgodoser de krav som kan ställas på järnvägsförbindelser av i dag.

Vad jag därutöver skulle vilja säga gäller en annan företeelse som jag tycker det är mycket glädjande att kunna redovisa. Från några håll har man nämnt om de olycksfall av olika slag som är ett resultat av den trafiksituation vi har. Det krävs stora offer, och det blir stora utgifter inte minst för landstingen. NTF har i år gått ut med parollen att det är barnens år och pekat på barnens roll i olycksfallen. Det gjorde att vi socialdemokrater, fru kommunikationsminister, lade fram ett förslag om en ökning på 600 000 kr. för just detta ändamål till NTF. Vi fick ingen större förståelse för det, vare sig i utskottet eller i riksdagen, och det hela röstades ner. Men vi återkom och lyckades skapa en bred majoritet i riksdagen för ett anslag till NTF på 300 000 kr., avsett att underlätta genomförandet av den kampanj som NTF kommer att bedriva. Det tycker jag är glädjande. Och jag vill särskilt understryka och notera att vi lyckats skapa denna enighet i utskottet, som gör det möjligt för NTF att kunna bedriva den här kampanjen under just barnåret 1979.

Det skulle helt naturligt vara mycket att tillägga om det som vi säger i utskottsbetänkandet i anslutning till den trafikpolitiska proposition som här diskuteras. Men jag skall inte ta tiden i anspråk med det, utan jag slutar med dessa mindre randanmärkningar och med en hemställan att riksdagen bifaller

vad utskottet föreslagit utom på de punkter där reservationer med mitt namn föreligger. Till dessa reservationer yrkar jag bifall.

Nr 164

Fredagen den
1 juni 1979

Kommunikationsministern ANITHA BONDESTAM:

Herr talman! Jag vill begagna tillfället att tacka för de synpunkter på det trafikpolitiska området som trafikutskottets ordförande, under många år dessförinnan vice ordförande i utskottet, har gett oss. Med sin breda erfarenhet från trafikområdet – yrkesmässigt, som ledamot av utredningar, trafikpolitiska delegationen och Nordiska rådets trafikutskott och naturligtvis inte minst från sin centrala position i trafikutskottet – vet Sven Mellqvist mer än någon annan här i kammaren om den tid då trafiksektorn genomgått en snabb utveckling och trafikfrågorna fått allt större betydelse.

Trafikpolitiken

Sven Mellqvist måste känna ganska stor tillfredsställelse över att få avsluta sin långa och välmeriterade riksdagsbana, som omfattar 28 bevistade riksdagar, med det utskottsbetänkande som markerar slutet på en lång period av utredningar och diskussioner och som förhoppningsvis utgör början av en ny trafikpolitisk epok, en ny trafikpolitik som under en följd av år har efterlysts här i riksdagen och ute bland trafikanter, trafikutövare, kommuner och andra berörda parter.

Jag vill såsom kommunikationsminister rikta ett varmt tack till Sven Mellqvist för det konstruktiva arbete på trafikområdet som han har initierat.

Jag vill också rikta ett tack till Carl-Wilhelm Lothigius, såsom vice ordförande i utskottet, och till Arne Persson, som båda nu lämnar riksdagen, för deras förtjänstfulla insatser.

SVEN MELLQVIST (s) kort genmäle:

Herr talman! Jag ber att få tacka kommunikationsminister Bondestam för de vänliga ord som riktades till oss. Även om vi självfallet har olika synpunkter på genomförandet av åtgärderna har vi i alla fall en gemensam målsättning, nämligen att skapa bättre förhållanden inom det stora kommunikationsnätet till båtad för alla de människor som har så stort behov av att kunna utnyttja just alla de möjligheter som det vidsträckta kommunikationsområdet ger.

Jag tackar fru Bondestam.

CARL-WILHELM LOTHIGIUS (m):

Herr talman! Utskottets värderade ordförande Sven Mellqvist, Arne Persson och jag har, som kommunikationsministern sade, med ålderns rätt och med något av omdömet i behåll lämnat till det framstormande unga gardet ansvaret för huvuddebatten i denna för vårt land så viktiga trafikpolitiska fråga. Vi lämnar också, som kommunikationsministern nämnde, kämpaleken i Svitjods hage, och ansvaret för att förverkliga riksdagens beslut kommer att ligga i andra händer. Jag instämmer i Georg Danells initierade anförande – ett anförande som visar den friska syn på en ny trafikpolitik som denna generation kan uppvisa.

Tillåt mig, herr talman, mycket kort och generellt ge en bild av några grundelement i vår trafiksyn med kanske en viss målerisk förenkling.

Den första upptrampade stigen gick till vattenhållet, först för djuret och sedan för människan. Den andra gick där föda fanns att hämta. "Ingen stig leder till ett träd som ej bär frukt", är ett gammalt visdomsord. Så bygger och vi vägar som fyller en mening i modern tid.

I Mexico lärde det vittberesta trafikutskottet hur vägen kom till byn. Med hacka och spade jämnades marken genom dalarna till byns piazza. Musiken spelade, och dansen var folkets uttryck för tacksamhet över att byns isolering var bruten. Utskottets ledamöter deltog ej i dansen, och några fotografer från TV fanns inte tillstädes. Vi hade tillfälle att se det hela på film.

Mer än 325 år tidigare påbjöd Gustav Wasa att där jord fanns att beskatta och handel kunde drivas åtminstone klövjeväg skulle färdigställas. Sockenväg byggdes till kyrkan och länsväg till residenset. Riksvägen – Eriksgatans moddiga och stråtrövarfyllda radband kring Vättern – låstes i Stockholm kring Mälardrottningens hals. Inte visste man då, herr talman, att hästhovens klapprande skulle utbytas mot gummihjulens tjut mot asfalten, att skjutshållet blev motell, att statsvägarna skulle bli 98 000 km och trafikgrenarnas bärare i dag en "Bondestam".

När riksdagen 1963 efter 10 års utredande hälsade en ny trafikpolitik välkommen, så bars detta barn till dopet av en socialdemokratisk kommunikationsminister: herr Skoglund. Faddrarna frambar sina gåvor. Herr Cassel sade frispråkigt att detta förslag väl rimmade med hans djupt konservativa åsikter. Centerpartiets herr Grebäck ordade att denna nya ordning skulle leda till billigare och effektivare trafikförsörjning. Folkpartiets Svensson i Ljungkile äntrade talarstolen och fastnade där i 42 minuter. Protokollet uppvisar tillfredsställelse med kommunikationsministern.

Killen – eller var det en tjej? – fick namnet "konkurrens på lika villkor", något som 15 år senare betecknas som skällsord i vissa riksdagskretsar. Näringslivet applåderade, och fackföreningsrörelsen begrundade detta djärva grepp med mössan i hand.

Redan i grundskolan fick barnet besvärligheter. Socialdemokraterna födde och ammade det men skickade det snart till barnhem. Faddrarna slutade att skicka silverskedar till högtidsdagarna. Det fanns till sist bara en som kände ansvar och tog det till sin famn – statssekreteraren, till helt nyligen generaldirektören i SJ. För säkerhetens skull blev han chef för säkerheten.

Herr talman! Det arma barnet kunde ju inte hjälpa att föräldrar och faddrar saknade det som borde vara politikens främsta egenskap, framsynthet.

Vi hälsar i dag ett nytt barn välkommen. Redan nu tvistas om föräldraskapet. Det borde ha yttre förutsättningar att bli ett vackert barn. Utskottet har ansett det sakna karaktär och har velat redan i början bibringa det vissa egenskaper. Jag delar i viss mån utskottets ambition.

Däremot är jag mindre imponerad av överorden eller sådana fruktansvärda excesser som att barnet skulle vara slaktat, som vissa tidningar uttalar sig. Om jag inte minns fel, var det Ansgar som verkade för kristendomens införande i

Sverige och att man vid den tiden avskaffade offerblotet.

Men att karaktär och profil kan förbättras hos detta barn kan jag gå med på. Låt mig ta några exempel. Först inlandsbanan, som kommunikationsministern talar om.

I många herrans år har vi från utskottets sida måst hålla människor som älskar och tror på sin bana i ovisshet, även om vi uttalat oss vänligt och förhoppningsfullt och anslagit mindre medel. Detta har vi gjort i flera år innan Expressen intresserade sig för banan.

Den trafikpolitiska utredningen skulle ge oss ett underlag för beslut på vilket propositionen skulle stödja sig. Propositionen, när den kom, har klart uppfattats som att hotet kvarstode och att människorna alltfört skulle leva mellan hopp och fruktan.

Man har uppfattat saken så att 69 mil faktiskt skulle läggas ner av inlandsbanan. Detta har inte varit utskottets mening och inte moderaternas. Vi har i likhet med centern klart uttalat oss för banans bestånd i hela dess längd och att upprustning i större skala skall ske. Innan vi ger dessa större pengar måste vi ha kalkyler och en samlad genomgång med alla av banan berörda kommuner för att avlyssna deras önskemål.

Vi har från moderat sida till på köpet talat om nybyggnad och tillskott till banan där det kan visa sig angeläget, t. ex. för turisttrafiken i Härjedalen.

Kan banan färdigställas under en tioårsperiod, anser vi att det är bra. Då måste ca 100 milj. kr. tillföras varje år, av AMS-pengar och andra medel. Det är självklart att man inte fullt kan inteckna framtiden i bestämda belopp förrän vi vet hur den ekonomiska situationen kommer att utvecklas. Men målsättningen, färdriktningen, är den av mig angivna.

Det är en naturlig politik för oss moderater med tanke på ansvaret för ekonomin att när kassakistan har ebb vara försiktiga med utgifterna. Sven Mellqvist talar med stor glädje om de 300 000 kronorna ytterligare till NTF. Vi har samma uppfattning som han, att NTF utför ett utomordentligt gott arbete, ett frivilligt arbete som är mycket intressant och som man absolut skall stödja. 300 000 kr. har också departementet satsat ytterligare till NTF.

Jag vill påminna vännen Mellqvist om att för några år sedan föreslog moderata samlingspartiet att 1 milj. kr. till skulle flyttas från trafiksäkerhetsverket till NTF mot bakgrund av att vi ansåg att det var intressant med denna frivilliga verksamhet som bedrevs i vårt land och att man gjorde en insats inte minst i skolorna. Något år senare föreslog vi återigen, precis som i dag, 300 000 kr. Man måste vara konsekvent – finns ej pengar i kassakistan måste man avstå. Vi förutsätter nu att herr Hammarlund och Astrid Kristensson, som numera är ordförande i NTF, använder sin kunnighet och fantasi för att på andra vägar försöka driva upplysningen så aktivt och på ett så högt plan att verkningarna av ett sådant beslut icke försämrar verksamheten.

Jag vill också, herr talman, uppehålla mig ett ögonblick vid SJ och den nya trafikpolitiken med några synpunkter för att komplettera vad herr Danell har sagt. Den som kritiserar propositionen när det gäller SJ och dess marknadsföring och taxeåtgärder är inte rättvis. De signaler som kom från trepartiregeringens kommunikationsminister, Bo Turesson, och som utarbetades i den

trafikpolitiska utredningen gav SJ möjligheter att börja förbereda det som hela svenska folket väntar på: en rörlig och anpassad taxepolitik med möjligheter till ihållande försöksverksamhet. Propositionen motsvarar i det avseendet vad SJ:s ledning hoppades på, och redan under försommaren kommer de nya reglerna att tillämpas trots de stora svårigheter som en hastig förändring innebär i fråga om information, omskolning, vagnbrist osv. Enligt de informationer jag har från SJ möter hela personalen med intresse och framtidstro dessa signaler och är beredd att följa upp dem.

Det är med viss förvåning jag konstaterar den förmyndarattityd som utskottet uppvisar mot SJ, när det talar om ett behov av samordning mellan statliga verk och SJ:s olika verksamhetsgrenar. Utskottet lever i en förgången tid och har inte följt ledningens verksamhet på detta område. Påpekanden av denna art motverkar snarast förnyelse, då man inom personalen känner missnöje mot den verksamhet som man håller på att förbättra. Jag framhöll detta i utskottet men uppmärksammade tyvärr inte att de här meningarna stod kvar i den nya skrivningen i betänkandet. Läget är alltså inte sådant som utskottet har beskrivit det med anledning av motioner i sammanhanget.

Det av herr Torwald förespråkade rabattsystemet på godssidan innebär ungefär samma sak. Man vill alltså skriva SJ på näsan hur marknadsföringen på det här området skall gå till. Det är enligt mitt förmenande inte det sätt man skall verka på för att skapa entusiasm för det arbete som vi har pålagt SJ.

Herr talman! I propositionen och utskottsbetänkandet föreslås riksdagen ett ställningstagande som, om det följs upp, kommer att ge möjlighet till en vitalare spårbunden trafik i vårt land. Servicen skall förbättras, den tekniska utvecklingen tillvaratas, personalen stimuleras och godstrafiken söka ett vettigt samarbete med landsvägstrafiken. När utskottet nu lämnar ifrån sig detta betänkande är det för mig och moderaterna inte fråga om någon blåögd optimism om att varje svensk skall känna en åstundan att beskåda rallarrosen genom kupéfönstret. Det skulle heller aldrig ge underlag för allas vår önskan att erbjuda medborgarna och näringslivet i landets olika delar den trafikförsörjning som krävs. Norrland och glesbygderna vore än mera ett ödeland, om inte bilen och bussen tog hand om en stor del av trafiken. Men vi kan hjälpas åt att bättre än nu anpassa trafikmedlen så att de kompletterar varandra – för säkerhetens, för miljöns och för den stressade människans skull. För att detta skall fungera måste kommuner, näringsliv och trafikföretag få arbeta, herr Zachrisson, så fritt att marknaden följsamt kan tillvaratas. Varken politiker eller byråkrater är kompetenta att anpassa trafiken till livets egna villkor. Vi bör nöja oss med att lägga upp samhällsekonomiska ramar – det är ett tillräckligt jobb – så att dessa fungerar något så när i vårt samhälle.

Personligen, herr talman, kommer jag inte att säga som stinsen på semester: "Där kommer ett tåg, dä ger jag fanken." Jag kommer att i min nya verksamhet följa kommunikationerna till land, till vatten och till luften. Ity det är nödvändigt att kunna kommunicera med varandra för att kunna leva.

KURT HUGOSSON (s):

Herr talman! Efter vice ordföranden Carl-Wilhelm Lothigius åtminstone inledningsvis mycket lyriska anförande skall jag på så begränsad tid som möjligt närmare kommentera några avsnitt av den trafikpolitiska propositionen som har blivit föremål för stora förändringar under utskottsarbetet eller som av utskottet direkt avvisats. Med den terminologi som regeringen nu använder gäller det alltså den form av vidareutveckling av propositionen som har ägt rum, inte minst med utgångspunkt i den socialdemokratiska partimotion som har avlämnats i anslutning till propositionen.

Först skall jag något kommentera utskottets behandling av den framtida vägpolitiken, som ju utgör en viktig del av trafikpolitiken.

Riksdagen har vid flera tillfällen understrukit vikten av att förslag om den långsiktiga vägpolitiken föreläggs riksdagen. Så sent som förra året avvisade riksdagen en proposition i detta avseende, som avlämnats av dåvarande kommunikationsministern och som riksdagen icke ansåg vara en preciserad plan för den långsiktiga vägpolitiken. Inte heller den trafikpolitiska proposition som vi nu har behandlat i utskottet och som riksdagen skall fatta beslut om inom några timmar har tagit upp den framtida vägpolitiken på ett sådant sätt som riksdagen tidigare har gett uttryck för att man vill ha.

Vi anser alltså att vi behöver en ytterligare konkretisering av de långsiktiga målen för vägbyggandet. Man bör från regeringens sida, som utskottet säger, så snart som möjligt precisera en målsättning för den framtida vägpolitiken. Men vi säger också att en sådan precisering inte skall ske i form av någon vägplan i fysisk mening. Den framtida vägpolitiken bör i stället preciseras i termer som gäller t. ex. miljön. Vilken målsättning skall vi ha på miljöområdet när det gäller vägbyggandet? Hur skall tillgängligheten, trafiksäkerheten, transportkostnaderna osv. utvecklas?

Det är viktigt att vi får till stånd en långtidsplanering när det gäller underhållet av våra vägar. Det måste hållas på en sådan nivå att vi inte får en kapitalförstöring när det gäller det vägkapital som vi nu har. I stort sett har vi ett bra vägnät i vårt land, och det gäller att slå vakt om detta vägnät.

Vidare är det angeläget att i en långsiktig framtida vägpolitik ge en preciserad målsättning när det gäller trafiksäkerheten.

Vi lever i ett land med oacceptabelt hög trafikolycksfallsfrekvens. Över 1 000 människor omkommer årligen på våra vägar. Därför räcker det inte med att, som i den föreliggande propositionen, allmänt tala om att vi skall slå vakt om trafiksäkerheten. Vi måste slå fast vilket mål vi skall ha på trafiksäkerhetsområdet. Ett minimimål bör i varje fall vara att driva en vägpolitik som syftar till att antalet trafikolyckor inte ökar.

I samband med behandlingen av dessa frågor i utskottet kom vi också in på frågan om fördelningen av väganslag på ordinarie medel och på beredskapsmedel samt på särskilda medel i form av speciella projekt. Innevarande år sker 60 % av vägbyggandet med andra medel än ordinarie medel. Vi tycker inte att denna ordning är rimlig. Därför säger vi att vi måste få en bättre samordning mellan ordinarie väginvesteringar och arbeten som utförs för att stödja sysselsättningen. För att få en effektiv vägpolitik i framtiden måste alltså

vägverket, som har ansvaret för vägväsendet, få ett större inflytande över de vägmedel som inte är ordinarie medel.

Beträffande såväl bärigheten som framkomligheten måste vi bygga ut och förbättra det sekundära och det tertiära vägnätet. Men även när det gäller bärighet och framkomlighet saknas preciserade mål i propositionen. Vi måste satsa på det här vägnätet för att härigenom kunna eliminera de regionala skillnader som föreligger när det gäller vägarnas standard.

Vi måste också se till att de framtida väginvesteringarna avser åtgärder på länsvägnätet. Där delar vi kommunikationsministerns uppfattning, att man bör sträva efter att uppnå målet att åtminstone 50 % av väginvesteringarna kommer det här vägnätet till del.

Sammanfattningsvis har ett enhälligt utskott uttalat sig för att den framtida vägpolitiken bör syfta dels till att höja trafiksäkerheten, dels till att undvika kapitalförstöringar för det vägkapital vi har, dels till att åstadkomma största möjliga likställighet i landets olika delar beträffande framkomligheten och bärigheten. Regeringen måste så snart som möjligt för riksdagen precisera den framtida vägpolitiken i enlighet med de mål som man i utskottet – bortsett från folkpartiets representant – har enats om.

Låt mig också bara, utan att närmare polemisera, ge uttryck för en viss förvåning över att moderata samlingspartiet reserverat sig vid behandlingen av vägfrågorna och krävt en avgiftsfinansiering av vägbyggandet i framtiden.

Inte mindre än två utredningar – den första redovisades så sent som förra året för den dåvarande kommunikationsministern Bo Turesson – visar att det är ekonomiskt omöjligt att med den trafikintensitet som vi har i det här landet klara en utbyggnad av vägar och broar genom avgiftsfinansiering. Till detta kommer givetvis de principiella synpunkter som vi från socialdemokratiskt håll alltid har gjort gällande, att man inte kan avgiftsfinansiera t. ex. viktiga väg- eller broavsnitt som man vill bygga för att öka trafiksäkerheten. Tillgången till enskilda medel skall inte avgöra om man får nyttja en sådan väg.

Jag hade egentligen för avsikt att något kommentera regeringens behandling av frågan om kollektivtrafiken samt regeringens förslag till direkta försämringar när det gäller bidragsbestämmelserna för den spårbundna kollektivtrafiken som avvisades av utskottsmajoriteten. Eftersom vi här tidigare haft en lång diskussion om det skall jag avstå från att kommentera denna del. Men låt mig ändå, fru kommunikationsminister, uttrycka vår stora förvåning över regeringens förslag i propositionen att ta bort statsbidragsreglerna för den kollektiva spårbundna trafiken i våra tätorter. Kollektivtrafikens framtida utveckling var ju ett av den förutvarande ordföranden i trafikutskottet folkpartisten Sven Gustafsons stora intressen. Som ledamot av kollektivtrafikutredningen drev han dessa frågor utomordentligt hårt. Vi är ytterst förvånade över att en folkpartiregering har velat förelägga riksdagen ett förslag som innebär en direkt försämring av kollektivtrafiken.

Sedan vill jag, herr talman, kommentera den del av propositionen som

handlar om en övergripande hamnplanering. Utskottsmajoriteten anser att det är nödvändigt att vi får en hamnpolitik och en övergripande hamnplanering. Vi menar, vilket också framhålls i propositionen, att man måste få fram faktasammanställningar över det svenska hamnväsendet, vidare prognoser och andra framtidsbedömningar i anslutning till perspektivplaner på hamnsystem osv. Men när det gäller de direkta förslag som läggs fram i propositionen beträffande information, anmälan och utlåtande om planerade hamninvesteringar kan vi på väsentliga punkter inte följa med. Enligt vår mening föreslås ett alltför byråkratiskt system. Man skall till sjöfartsverket anmäla investeringar på ned till 2 milj. kr., vilket innebär, att om en hamn vill köpa t. ex. en containerkran, skall detta anmälas så att man kan få tillstånd av sjöfartsverket. Detta skulle skapa en ohållbar byråkrati.

Vi menar att det är viktigt att se till att man får en vettig hamnpolitik, men eftersom riksdagen för bara någon vecka sedan behandlade byråkratifrågorna vill utskottsmajoriteten inte vara med om en sådan handläggningsordning i fråga om hamnplaneringen. Utskottet har därför avstyrkt förslaget till lag om hamninvesteringar och med utgångspunkt i utskottets anvisningar hemställt om en omarbetning av hela detta avsnitt i propositionen, så att riksdagen till nästa riksmöte får ett nytt förslag om hamnpolitiken och handläggningen av hamninvesteringarna. Vi vill alltså inte anta ett förslag som skulle leda till en ökning av byråkratiseringen.

Låt mig i detta sammanhang också understryka vad som tidigare sagts, nämligen att vi vid behandlingen av trafikpolitiken saknar riktlinjer för den allmänna sjöfartspolitik och luftfartspolitik. Det är en stor brist, och jag förutsätter att utskottet med utgångspunkt i den sjöfartspolitiska utredningen i höst får ta ställning till den delen. Det är emellertid olyckligt att man inte har kunnat ta ställning här till samtidigt som man tar ställning till trafikpolitiken i stort.

Eftersom socialdemokraterna har sett sig tvungna att avlämna två reservationer ber jag, herr talman, att kortfattat få kommentera dessa.

Av 37 punkter i den socialdemokratiska partimotionen, väckt i anslutning till regeringens förslag om trafikpolitiken, har 35 blivit tillgodosedda i form av tillkännagivanden, skrivningar eller avstyrkanden av regeringens förslag. Det är alltså på endast två punkter som vi har tvingats reservera oss.

Den ena punkten anknyter till forsknings- och utvecklingsarbete beträffande fordons- och trafiksystem. Här har vi krävt att ett särskilt statligt utvecklingsbolag skall skapas. På den punkten kunde vi inte vinna gehör i trafikutskottet och har således tvingats reservera oss. Men med tanke på riksdagens beslut i går förutsätter jag att centerpartiets ledamöter i riksdagen kommer att stödja vår reservation, detta i enlighet med centerns stöd för beslutet i näringsutskottet. Då återstår bara en reservation där vi hittills inte har fått något gehör, och den gäller frågorna om att ur trafiksäkerhetssynpunkt lägga fast regler för arbetstid och vilotid avseende yrkesbiltrafik.

Vi har krävt att vi skall få en skärpt övervakning av den yrkesmässiga lastbilstrafiken. Inte minst viktigt är det att få en sådan övervakning när det gäller de utländska fordon som kommer till vårt land, där man i många fall

kan påvisa stora trafiksäkerhetsrisker i fordonsbeståndet. Det har också sagts att det är angeläget att snarast möjligt få ett förslag som reglerar arbetstiderna och vilotiderna i linje med det utredningsförslag som bilarbetstidsutredningen lade fram. Dessa krav har avstyrkts av utskottsmajoriteten, som har hänvisat till att de här frågorna skall tas upp i samband med att trafiksäkerhetsutredningens förslag behandlas i kammaren.

Trafiksäkerhetsutredningen har arbetat under många år, och vi har från utskottets sida påtalat arbetets utsträckning i tiden. Vi vet inte när förslaget kommer till riksdagens bord, och vi kan inte se att det finns någon anledning att koppla samman de nu aktuella frågorna med trafiksäkerhetsutredningens förslag. Jag vill därför slutligen, herr talman, yrka bifall till de två socialdemokratiska reservationer som är fogade till utskottsbetänkandet och i övrigt till utskottets hemställan.

GEORG DANELL (m) kort genmäle:

Herr talman! Beträffande avgiftsfinansiering – som vi än en gång för fram som ett sätt att betala dyra väginvesteringar – är vår tanke att denna finansiering skall användas just som ett medel att minska kostnaderna för tidigareläggning av stora projekt. Vi avser framför allt sådana projekt som gäller trafikknutar med stora olyckstal, som betyder förlust av många människoliv och medför stora samhällskostnader på grund av en mycket hård olycksbelastning. Vi tycker att det där finns skäl att använda oss av just avgiftsfinansiering.

Det har gjorts ett par utredningar på detta område, det har Kurt Hugosson rätt i, bl. a. en vars betänkande lades fram förra året. Den utredningen hade mycket hårda krav på systemet med avgiftsfinansiering. De extra kostnaderna på grund av tidigareläggning av projekt skulle betalas tillbaka mycket snabbt, och det rörde sig om förhållandevis låga avgifter, som man skulle ta ut av dem som färdades på de här vägsträckorna. Detta sammantaget gjorde att man i några av de fall man studerade sade att det inte var möjligt att klara av de hårda krav som ställdes. I något fall sade man att det kanske var möjligt att klara av ett projekt med de angivna förutsättningarna. Det som utredningen visade klart – vilket var mycket intressant – var att det är både möjligt och tekniskt enkelt att genomföra ett avgiftssystem på olika vägprojekt, broar och större vägar. Det tycker jag att man skall ta fasta på.

När man sedan bedömer de förutsättningar som uppställdes skall man ta hänsyn till de alternativkostnader som uppstår. Om vi inte tidigarelägger vägprojekt, vad är det då för kostnader samhället åsamkas – i form av sjukvårdskostnader, underhållsinsatser när det gäller förslitna vägavsnitt etc.? Mot bakgrund av sådana kostnader kan en avgiftsfinansiering i syfte att tidigarelägga projekt ses som samhällsekonomiskt väl motiverad, även om man inte betalar fullt ut vad tidigareläggningen av ett projekt kostar. Det är därför vi återkommer i den här frågan.

Låt mig sedan komma till den bit som Kurt Hugosson inledde med, nämligen frågan: Skall verkligen människor som har råd åka på speciella vägar? På det vill jag svara: Till de här vägavsnitten finns det alternativa

vägar. Vill man inte betala avgiften kan man åka en annan väg – till skillnad mot förhållandet när det gäller det som Kurt Hugossons partivänner i bl. a. Stockholm har förordat, nämligen ett vägtullsystem, där det sannerligen inte finns några alternativ utan där man är tvungen att åka genom tullen och betala vad det kostar. Där blir det verkligen en ekonomisk utslagning, ett urval mellan olika bilister, som har råd eller inte råd att åka bil till sina arbeten.

Vi tycker att det finns många skäl att pröva avgiftsfinansiering, och vi tycker att man för varje projekt skall undersöka: Kan vi inte tidigare lägga detta just genom att ta ut avgifter?

ROLF SELLGREN (fp) kort genmäle:

Herr talman! Mycket av det som Kurt Hugosson tog upp har vi redan diskuterat, men jag skall på den korta tid som jag har till förfogande beröra ett par saker.

Frågan om vägplaneringen är mycket intressant, och det gäller i synnerhet det förhållandet att just Kurt Hugosson tar upp den. Vi skall vara på det klara med två grundläggande saker, nämligen dels att vi nu har accepterat en decentraliserad vägplanering, dels att man vid utarbetandet av en budget alltid måste ta hänsyn till samhällets resurser.

Nu sade Kurt Hugosson att man skall ha en preciserad målsättning när det gäller trafiksäkerhetsarbetet. Det står i direkt strid med den decentraliserade vägplanering som vi har beslutat om. Det gäller för det första i ett läge där man måste avväga om man skall tillgodose önskemålen i en viss bygd eller om man skall styra pengar åt ett annat håll för att klara vissa projekt, som en annan kommun kanske inte har tagit upp i sin planering. För det andra är just trafiksäkerhetsfrågorna inskrivna i propositionen som ett av målen på det trafikpolitiska området. För det tredje skall vi också avvakta resultatet av den pågående trafiksäkerhetsutredningen.

I vad sedan gäller samordningen mellan ordinarie vägmedel och AMS-medel finns det ingen som vill att en onödig obalans skall råda mellan dessa båda anslagstyper. De år AMS-medlen utgör en stor andel av vägpengarna beror det på att arbetsmarknadspolitiska åtgärder måste sättas in. AMS-medlen är inget självändamål.

Vidare säger Kurt Hugosson att det förslag som framlagts beträffande hamnplaneringen är alltför byråkratiskt. Är det mer byråkratiskt att en investering skall anmälas än att den, som tidigare utredningar föreslagit, skall prövas? De anvisningar i trafikutskottets betänkande som Kurt Hugosson åberopar ger inte mycket nytt i förhållande till det underlag som vi fått genom det mångåriga utredningsarbete som ägt rum på detta område. Förslaget i propositionen är ett försök att med hänsynstagande till det kommunala självstyret få till stånd en varsam styrning på detta område. Förslaget har i allt väsentligt utarbetats under den socialdemokratiska regeringens tid, men ändå vill socialdemokraterna fälla förslaget med hänvisning till att det är för byråkratiskt. Det hänsynstagande till behovet av en övergripande statlig

styrning som man talar så mycket om försvinner när voteringsklockan ljuder.

KURT HUGOSSON (s) kort genmäle:

Herr talman! Vad först beträffar avgiftsfinansieringen av vägarna vill jag säga att en utredning arbetat med detta. Dess resultat redovisades förra hösten, och den hade utförts av vägverket på förutvarande kommunikationsministerns uppdrag. Den förutvarande kommunikationsministern godkände också de direktiv efter vilka utredningen arbetat. Denna utredning kom fram till det resultatet, att det icke ens genom en avgiftsfinansiering skulle vara möjligt att tidigarelägga den typ av projekt som Georg Danell talar om här. Utredningen studerade bl. a. Sunningeleden och frågan om en tidigareläggning av arbetena på Europaväg 6. Man fann alltså att det, även därest resenärerna var beredda att betala avgifterna, var ekonomiskt omöjligt att genomföra en tidigareläggning av dessa projekt genom en avgiftsfinansiering.

Sedan säger herr Danell: O.K., de som inte vill åka på de avgiftsfinansierade vägarna får väl ta en alternativväg. Det är ju det resonemanget som vi vänder oss emot. Skall de som inte har råd att betala vägavgiften tvingas använda trafikfarliga vägar, medan de som har råd att betala skall ha tillgång till en ur trafiksäkerhetssynpunkt bra väg? Det är förvånansvärt att moderaterna vidhåller det kravet, när utredningen så klart och entydigt har visat att detta inte är en framkomlig väg.

Herr Sellgren försökte göra gällande att en preciserad plan för den framtida vägpolitiken skulle stå i strid med det decentraliserade planeringssystem som ett – med undantag för centerpartiets ledamöter – enhälligt utskott ställde sig bakom 1977. Det resonemanget håller inte. Vad vi vill ha är ett preciserat mål för bärigheten, ett preciserat mål för belägningsstandarden och ett preciserat mål för trafiksäkerheten. Sedan får man naturligtvis inom varje region, som enligt detta system har att handlägga dessa frågor, själv avgöra i vilken ordning man vill uppnå målen. Det finns alltså inget motsatsförhållande mellan kravet på en preciserad plan för den framtida vägpolitiken och det decentraliserade planeringssystem som socialdemokraterna ställt sig bakom.

GEORG DANELL (m) kort genmäle:

Herr talman! Det var en slarvig sammanfattning av den mycket ambitiösa utredningen som Kurt Hugosson gjorde. Han sade att utredningen skulle ha konstaterat att det inte var möjligt att åstadkomma tidigareläggningar med hjälp av avgiftsfinansiering. Detta är naturligtvis felaktigt. Vad man sade var att med de förutsättningar utredningen hade att arbeta efter – dvs. att avgiftsfinansieringen på en viss, kort tid fullt ut skulle betala de kostnader som en tidigareläggning av ett projekt medförde – så skulle det uppstå svårigheter. Svårighetsgraden varierade mellan olika projekt.

Det gjordes också mycket olika bedömningar av de personer som försökte beräkna hur avgiftens storlek skulle påverka utnyttjandet av en ny,

avgiftsfinansierad väg.

Detta är en snårig terräng. Men en slutsats som man absolut kan dra av utredningen är att det är fullt möjligt och mycket enkelt, rent tekniskt, att genomföra en avgiftsfinansiering.

Ett annat konstaterande som man kan göra är att det är möjligt att nedbringa antalet olycksfall och därigenom minska samhällets kostnader för sjukvård och annat genom att tidigarelägga projekt. Måhända är det riktigt att projekten på detta sätt inte kan betalas fullt ut på så kort tid som direktiven för utredningen förutsatte.

Jag tror att Kurt Hugossons negativa inställning främst bygger på det han sade i den mer känsloladdade delen av sitt anförande, nämligen att det är principiellt felaktigt att man skall få åka på en bra väg bara man kan betala för sig. Denna inställning är märklig, eftersom detta i andra länder inte är en fråga som ideologiskt skiljer socialister och andra. Här hemma har både centerpartister och socialdemokrater vid olika tillfällen föreslagit avgiftsfinansiering av broar och andra projekt – låt vara att partierna som sådana inte har lagt fram dessa förslag. Men i Stockholm föreslår socialdemokraterna införande av vägtullar. Detta gäller f. ö. inte bara Stockholm, utan man kan tänka sig detta system även i andra tätorter. I det fallet finns det, som jag sade förut, ingen alternativväg att välja. Här blir det den ekonomiska förmågan som avgör om jag skall kunna använda bilen för att resa till mitt arbete inom tullarna. Det tycker jag vore långt mer allvarligt ur sociala synpunkter än att man ute i landsorten i närheten av större tätorter får möjlighet att välja mellan en nyare och en äldre väg, i synnerhet som vi vet att en tidigareläggning av projekt räddar människoliv och medför samhällsekonomiska besparingar på grund av att man på det sättet tidigare kan få bort olycksfallor. Med de begränsade ekonomiska resurser vi har är det svårt att få medel till vägbyggnadsprojekt som vi gärna skulle vilja genomföra. Det är för att möjliggöra en tidigareläggning som vi föreslår avgiftsfinansiering.

KURT HUGOSSON (s) kort genmäle:

Herr talman! Jag vill först av allt slå fast att det inte finns någon socialdemokrat i Stockholm som har lagt fram något förslag om att man skall införa vägtullar i Stockholm. Det finns ingen *socialdemokrat* som har gjort det, men det finns däremot representanter för herr Danell betydligt mera närstående partier som har fört fram den tanken. – Nu kanske vi kan slippa den diskussionen.

Det visade sig i den av mig åberopade utredningen att det icke var möjligt att tidigarelägga angelägna vägprojekt genom en avgiftsfinansiering, om man nämligen skulle hålla en avgift som gjorde det möjligt för människorna att utnyttja de här vägarna. Utnyttjandegraden står nämligen i relation till vad man får betala. I den här frågan gjorde man utomordentligt grundliga studier, och man lät genomföra enkätundersökningar och frågade människorna vad de skulle vara beredda att betala för att få åka på vägen. Det visade sig då att detta – på grund av den låga trafikintensitet som avgiftsfinansierade vägar skulle få – icke var en framkomlig väg.

Sedan vill jag understryka att alla självfallet är med om att betala för utnyttjandet av vägar. Inte minst under trepartiregeringens tid har ju herr Danell varit med om att medverka till att vi har fått en kraftig ökning av bilskatten, att vi har fått en kraftig ökning av beskattningen av bensin osv. Skall man nu dessutom lägga på vissa medborgargrupper extra kostnader genom att avgiftsf finansiera vägar? Det förslaget säger vi nej till. Vi säger nej till det av principiella skäl, och vi säger nej till det därför att det inte är en ekonomiskt framkomlig väg. Jämförelsen med förhållanden i andra länder – jag förstår att herr Danell då bl. a. tänker på norra Italien – är icke adekvat, eftersom mer än 50 % av trafiken på de avgiftsbelagda vägarna där består av internationell trafik. Vi har på socialdemokratisk sida sagt att när vi i framtiden skall bygga t. ex. en bro – kanske över Öresund – kan vi tänka oss att göra den avgiftsbelagd, eftersom det då blir fråga om internationell trafik. Men det vi talar om här är alltså avgiftsf finansiering av vägar och broar som till i det närmaste 100 % utnyttjas av den svenska befolkningen. Det är därför som vi av principiella skäl säger nej.

Andre vice talmannen anmälde att Georg Danell anhållit att till protokollet få antecknat att han inte ägde rätt till ytterligare replik.

ALF LÖVENBORG (apk):

Herr talman! Det är inget som helst tvivel om att det förslag till ny trafikpolitik som riksdagen nu behandlar utgör ett betydande steg i rätt riktning. Då bortser jag från om förslagen kommer från den ursprungliga propositionen, som ju kritikerna säger att det knappast finns skelettet kvar av, eller om de kommer från utskottets revideringar. Men ett nytänkande kan skönjas, och det är det viktiga i sammanhanget. Man har på väsentliga punkter förbättrat propositionen; det är ovedersägligt.

Det beslut som riksdagen fattar måste ses som inledningen till en ny och bättre trafikpolitik, även om en del goda förslag också kommer att avslås. Det mest negativa med propositionens förslag var antydningarna att lägga ner persontrafiken på 1 750 km, och att man skulle utreda nedläggning av ytterligare. På den punkten säger utskottet nu:

”Utskottet anser i motsats till föredraganden att frågan om vilka banor som skall ingå i ett framtida regionalt persontrafiksystem bör avgöras först sedan de regionala trafikhuvudmännen fått möjlighet att överväga vilken roll järnvägen bör fylla inom sina resp. områden.

Vad utskottet härom anfört bör av riksdagen ges regeringen till känna.”

Det hade naturligtvis varit ännu bättre om utskottet klart hade deklarerat att persontrafiken på de aktuella bandelarna inte skall läggas ner, att järnvägsnedläggningar inte får förekomma utan att man i stället måste vidta åtgärder för att utveckla denna trafik.

Beträffande kostnadsansvaret instämmer jag i den kritik som har framförts av bl. a. Bertil Zachrisson. Den inriktning som präglade den delen av förslaget fick många att förvånat stanna upp. Utskottets förslag är en smula klarare och bättre, och det måste bli vägledande. Kostnadsansvaret får inte vältras över på

kommunen utan det måste staten ta. Skall det bli en verklig förnyelse av kollektivtrafiken måste kostnadsansvaret som helhet ligga på staten.

Den fråga som länge har ställts är ju: Skall SJ vara ett fungerande serviceorgan åt svenska folket, eller skall det enbart betraktas som en affärsrörelse som måste löna sig? Man kan konstatera att den trafikpolitik som har förts alltsedan 1963 års trafikpolitiska beslut trumfades igenom i många stycken har varit ödesdiger. Den innebar att SJ i årtionden tilläts att i all stillhet tömma bygd efter bygd på kommunikationer eller att vältra över den spårbundna trafiken på landsvägsnätet.

Det är egentligen gåtfullt att den snäva lönsamhetskalkylen från 1963 så länge fått utgöra riktmärket för trafikpolitiken när det gäller järnvägarna. Ändå vet alla att det är mycket som inte lönar sig. Militärapparaten lönar sig inte. Den skulle då ha lagts ner. Sveriges Radio är olönsamt. Företaget skulle då också ha lagts ner om man använt samma resonemang där som när det gäller järnvägarna. Sjukhusen är olönsamma om man inte sätter in det hela i ett samhällsekonomiskt sammanhang. Och inte lönar sig universitet och högskolor på kort sikt. Följaktligen skulle de ha varit nedlagda om man hade anlagt samma snäva resonemang som man under snart två decennier har fört i de trafikpolitiska sammanhangen.

Men det viktigaste är naturligtvis inte att kritisera det som har varit. Den primära frågan är hur man så fort som möjligt skall kunna utforma en trafikpolitik som baserar sig på en samhällsekonomisk total kalkyl.

Ett steg i rätt riktning är bl. a. att man nu går in för sänkta taxor. Det planeras redan av SJ, och riksdagen kommer av allt att döma att ge klarsignal. När det gäller godstrafiken rekommenderar utskottet att SJ skall söka finna former så att SJ:s godstrafik blir billigare och attraktivare. Och det måste den naturligtvis bli om man i större utsträckning skall kunna styra över godstrafik från landsväg till järnväg. Den måste bli billigare än transport med lastbilar, billigare och rationellare. Här har SJ ett betydande fält för idéer till rabattsystem och trafiktekniska lösningar som gör att företag och enskilda väljer SJ för godstransporter därför att det är det mest ekonomiska alternativet.

För persontrafiken lägger trafikutskottet fram sådana formuleringar att SJ:s planerade rabattsystem kommer att bli verklighet, med rabatter på 40 och upp till 50 % vissa dagar, om man är i besittning av ett rabattkort.

Naturligtvis är detta ett stort kliv i rätt riktning, men vi i arbetarpartiet kommunisterna tycker att man på en gång skulle ha tagit ett ännu radikalare grepp och sänkt alla biljettpreiser med 50 %. Därför vidhåller vi den under allmänna motionstiden väckta motionen om en sådan 50-procentig sänkning. Jag ber att få yrka bifall till motionen 639. Då skulle man också slippa ifrån allt arbete som är förknippat med rabattkort, och man skulle ge det kollektiva resandet en ännu kraftigare stimulans. "Aha", skulle folk säga, "bara halva priset. Då tar vi tåget." Förmodligen vore det inte heller oviktigt i sammanhanget att man befriade resande från skyldigheten att först skaffa sig rabattkort. Skall man göra något är det lika bra att göra det ordentligt på en gång. Det gäller också järnvägens taxor.

Genom rejäla taxesänkningar kan man också få klart för sig vilket intresse människor har av att bevara gods- och persontrafiken på de bandelar som nu är i farozonen för nedläggning eller för slopande av persontrafiken. Dit hör bl. a. inlandsbanan.

Riksdagen kommer i dag att fatta beslut som innebär att inlandsbanan skall rustas upp i hela sin nuvarande omfattning. Visserligen omnämns inlandsbanan bara med några rader i utskottsbetänkandet, men kontentan är upprustning och bevarande.

Det finns ingen kostnadskalkyl, men det handlar om en miljardsatsning. Vi i arbetarpartiet kommunisterna är övertygade om att detta kommer att visa sig vara väl använda pengar.

Det vore fel att i dag säga att inlandsbanan har stor betydelse – men den kan få. Under årens lopp har SJ successivt försökt mörda banan genom höga priser, men också genom tider och turlistor, som har gjort det mer eller mindre omöjligt för människor att använda sig av SJ:s service.

När man nu skall gå in för att främja den kollektiva trafiken måste man från SJ:s sida också vara på det klara med att det inte bara handlar om att sänka trafiktaxorna. Det är minst lika viktigt att man förbättrar servicen och konstruerar tågtider som gör att folk av praktiska skäl kan använda sig av järnvägen.

Järnvägen blir inget alternativ om en järnvägsresa till centralortens lasarett, eller vad det nu kan vara, måste kombineras med övernattningsdärför att det inte finns någon kvällsförbindelse hem. Då blir det i alla fall dyrare att använda sig av SJ, och då kommer folk också i fortsättningen att använda sig av andra alternativ – även om SJ drastiskt sänker taxorna.

Taxesänkningar måste alltså kombineras med andra åtgärder, om man skall få någon verklig test av intresset och behovet av bandelar som länge har fört en tynande tillvaro. Och sådana åtgärder är över huvud taget nödvändiga, om man över hela linjen vill göra järnvägen till ett verkligt alternativ för människorna.

Vi har i motionen 2219, väckt med anledning av propositionen, föreslagit att riksdagen skall uttala sig mot planerade nedläggningar eller indragningar av järnvägstrafik. Utskottet har i detta sammanhang uttalat sig för i stort sett samma målsättning, och jag behöver därför inte yrka bifall till den motionen.

Det finns ingen anledning att här utveckla ett principiellt resonemang om det vettiga i att förstärka SJ och befrämja det kollektiva resandet och den spårbundna godstrafiken – det har så många andra gjort. Det är vettigt från nationalekonomisk synpunkt, och det känns som en befrielse, om man nu äntligen kan frigöra sig från den kortsynta vinstfilosofi som utvecklades med anledning av 1963 års trafikpolitiska beslut. Det som nu föreslås är utan tvivel framsteg, men allt tyder på att det är nödvändigt att hålla opinionsrörelsen stark och levande för en ny trafikpolitik också i fortsättningen.

Jag är dessutom övertygad om att en ny trafikpolitik på sikt kommer att bära sig – inte bara samhällsekonomiskt utan också företagsekonomiskt för SJ. Det har varit en dålig affär att ha ett etablerat järnvägsnät som går på

sparlåga medan både gods- och persontrafik vräkts över till landsvägsnätet.

De beslut som riksdagen nu fattar är av den arten att de borde ha kommit långt tidigare. De skall inte överdramatiseras – det måste tas flera steg – men detta är framgångar för den starka folkopinion som sedan länge krävt en trafikpolitik av annat slag än den som baserade sig på 1963 års trafikpolitiska beslut.

Carl-Wilhelm Lothigius nämnde i sitt anförande en generaldirektör, som nu kanske har kommit på sin rätta plats – landsvägar kan man ju inte lägga ner. I detta sammanhang bör det kanske också sägas att han, dvs. Lars Peterson, oförskyllt fick bära hundhuvudet för 1963 års trafikpolitiska beslut, som allt fler har tagit avstånd ifrån. Han var egentligen bara lojal gentemot beslut som regering och riksdagsmajoriteten hade fattat. Det är väl möjligt att han i sin ensamhet i sin kammare någon gång tänkte på det gamla ordspråket Otack är världens lön. Uppgiften blev också allt otacksammare, och han tog konsekvenserna av det. Det är även riksdagen nu beredd att göra, åtminstone i viss utsträckning.

Det är litet trist att behöva konstatera att det positiva på trafikområdet som föreslås kommer först nu.

Min tidigare bänkkamrat, Bengt Norling, som nu pysslar med lösandet av lillprinsens fritidsbekymmer, borde ha ägnat sin energi som kommunikationsminister åt att söka driva fram åtgärder av det slag som trafikutskottet nu föreslår. Då hade åtskilligt redan nu kunnat vara annorlunda på det trafikpolitiska området.

Eftersom detta är en trafikpolitisk debatt som spänner över hela området vill jag ge uttryck för ytterligare några funderingar.

Samhällets målsättning måste vara att öka användningen av de kollektiva färdmedlen och att lätta trycket på landsvägsnätet. Framför allt måste det vara viktigt att öka kollektivtrafikens roll inom landets tätorter, att låta den ta hand om långa resor och att överföra godstransporter till järnväg. Allt det där är vettigt, och det förefaller råda en betydande enighet om det.

Jag måste också säga, eftersom man har diskuterat bilar och biltrafik i den tidigare debatten här, att jag hyser mycket liten förståelse för de stämningar som mer eller mindre försöker illegalisera innehavet av bil, som försöker göra ägandet av bil till något fult. Det är naturligtvis tokigt. Kollektivtrafiken skall utvecklas, men bilen är ett komplement som människor måste ha rätt att använda. Den är en källa till glädje för många barnfamiljer och pensionärer. Den gör det möjligt för människor att komma till sina fritidshus och ut i naturen. Bilen är utan tvivel nödvändig för många byggjobbare, skogsarbetare och andra grupper. I ett samhälle där kollektivtrafiken är konkurrenskraftig blir bilen heller aldrig något hot mot samhällets intressen.

Bilen skall få förbli ett komplement, som människor måste ha rätt att använda utan att bli betraktade som samhällssabotörer. Den synpunkten får avsluta mitt anförande.

Herr talman! Arbetarpartiet kommunisternas representanter kommer i omröstningen att rösta för de förslag som vi själva har framställt, för

utskottets hemställan i alla positiva delar men också för de reservationer och motioner som vill gå en bit längre än utskottet nu känner för.

ULLA TILLANDER (c):

Herr talman! Frågan om statligt stöd till eldrivna bussar tas upp i partimotioner såväl av centern som av socialdemokraterna och dessutom i motionen 278, som är undertecknad av sju centerpartister med mig som första namn. Jag konstaterar med tillfredsställelse den positiva behandlingen av motionerna. Tyvärr tycks inte regeringen ha samma positiva attityd till miljövänlig kollektivtrafik. I den föreliggande propositionen går man så långt, att man vill ifrågasätta om det nuvarande statsbidraget till spårtrafikanläggningar bör vara kvar. Statsbidragsgivningen vad avser spårtrafik bör i stället utvidgas i enlighet med KOLT:s förslag och då även så, att omläggningar för elbussdrift blir bidragsberättigade.

Kommunikationsministern framhåller på s. 185 i propositionen att intresset för trådbussar har ökat under senare år främst på grund av miljö- och energifrågornas ökade betydelse. Fördelarna i dessa avseenden måste dock vägas mot de stora investeringar som krävs för ett trådbussnät, sägs det i propositionen. Vidare bör man ta hänsyn till att trådbussen utgör ett alternativ endast för de större tätorterna. I sammanhanget erinras om att ett utvecklingsarbete pågår för att få fram nya busstyper, som från miljö- och energisynpunkt är likvärdiga med trådbussar.

Om det vill jag säga att när det gäller utvecklingen på elbussområdet står det helt klart att trådbussen utgör det enda realistiska alternativet under 1980-talet. Det har bl. a. NORDKOLT-utredningen kommit fram till i sina studier av olika trafikmedel för nordiska städer. Man nämner också att ett tiotal svenska städer vore lämpliga för trådbustrafik. Det är naturligtvis riktigt att trådbussen är ett alternativ bara för de större tätorterna, men det är också där som miljöproblemen är störst.

Jag vill helt kort också beröra frågan om batteribussar, eftersom det förekommit antydningar om att man kanske borde satsa på batteribussar i stället för trådbussar. På flera olika håll i utlandet pågår försök med batteribussar. I Düsseldorf i Västtyskland trafikeras en förortslinje med ett tiotal batteribussar av normalstorlek. På grund av batteriernas höga vikt, närmare 7 ton, måste de förvaras i en släpkärra efter bussen. Trots den höga vikten räcker batterierna endast för ca 4 timmars körning. Som jämförelse kan nämnas att en stadsbuss är i trafik 14–18 timmar per dygn. Man skulle således behöva byta batterier minst fyra gånger under ett trafikdygn.

En övergång till trådbussdrift kräver i initialskedet investeringar som blir drygt dubbelt så stora som vid en förnyelse av diesalbussarna. De högre kostnaderna beror på investeringar i kontaktledning och likriktarstationer. Men om statsbidrag erhålls för merparten av kostnaden blir trafikföretagets investeringar avsevärt lägre och utgörs endast av merkostnaden för inköp av trådbussar. Den totala årskostnaden blir då sannolikt lägre för trådbuss än för diesalbuss. Statsmakterna kan alltså genom subventioner direkt bidra till skapandet av bättre miljö i våra större tätorter.

Jag kan också nämna att i flera länder, t. ex. USA, Frankrike och Österrike, får trafikföretag statsbidrag till såväl anläggningskostnader som inköp av trådbussar. En utvidgning av statsbidragsbestämmelserna till att omfatta även fast anläggning för elbussdrift medför en ökning av medelsbehovet. Denna ökning är emellertid synnerligen modest, om man ställer den i relation till bidragen för utbyggnad av tunnelbanan i Stockholm och snabbspårvägen i Göteborg. Enligt vår uppfattning finns det alltså inte några ekonomiska hinder att utvidga statsbidragsbestämmelserna.

I flera kommuner har man påbörjat en förnyelse av den stora busspark som anskaffades vid trafikomläggningen 1967. Det är därför synnerligen angeläget att frågan om statsbidrag till anläggningar för elbussdrift får en snabb lösning.

Herr talman! Jag tar fasta på att utskottet förutsätter att statsbidragsbestämmelser snabbt kan utarbetas och ser det som ett uttryck för utskottets positiva syn på statsbidrag till trådbussanläggningar.

ROLF SELLGREN (fp) kort genmäle:

Herr talman! Ulla Tillander talade varmt för trådbussen. Jag vill replikera med att säga att hon är litet väl optimistisk, för att uttrycka det milt.

Inom fackkretsar går man mer och mer från tanken att införa trådbussystem. Senast den här veckan, när Svenska lokaltrafikföreningen hade sitt årsmöte, talades det om hur kostsamt systemet skulle bli. Det har också nyligen i tidskrifter kommit fram att trådbussystemet är alltför kostsamt för att kunna införas.

Däremot söker man andra metoder för att få en miljövänlig tätortstrafik, med batteridrivna bussar med nya typer av batterier och nya system.

Att som Ulla Tillander förordar införa ett bidragssystem som stödjer de typer av etablerade anläggningar som finns i dag är att konservera utvecklingen och att inte driva fram den. Bidrag från statens sida bör därför utgå till nya system som siktar framåt. Halmstadssystemet är ett av dem, och batteridrivna bussar, metanoldrivna fordon osv. är andra.

Det är sådant vi skall satsa på – som har framtiden för sig och inte ligger bakåt i tiden.

ULLA TILLANDER (c) kort genmäle:

Herr talman! Jag vill bara hänvisa herr Sellgren till vad Scaniabussar har svarat på frågan om vad de anser om trådbussar. De säger: "Det system för eldrift som är tekniskt mest utvecklat och prövat är det vanliga trådbussystemet, och trafik med trådbuss kanske skulle kunna starta 3–5 år efter det att beslut fattats och beställningar lagts ut. Som alternativ till trådbussen kan man tänka sig batteribussen, men den får anses vara mer oprövad, komplicerad och dyrbar än trådbussen. Några andra system för eldrift kommer knappast att vara kommersiellt färdiga inom den närmaste 20-årsperioden."

Samma inställning gav en representant för ASEA uttryck för under en trafikpolitisk konferens här i Stockholm i slutet av förra året.

Sedan vill jag tillägga att jag i folkpartiregeringens proposition finner en såväl logisk som demokratisk kullerbytta i det som uttrycks på s. 129. Där säger statsrådet just beträffande statsbidragsgivningen att den varit till nytta för vissa orter. Spårbunden trafik har kunnat byggas ut, vilket inte kunnat ske utan statsbidrag. Det anser statsrådet har varit till fördel för dessa orter. Stockholm och Göteborg har kunnat skaffa sig olika system av spårbunden trafik. Statsbidraget har gjort det möjligt för dessa två städer att välja det system som var lämpligast. Statsbidraget har vidgat den ekonomiska valfriheten för dessa två stora städer. Båda städerna har därför kunnat välja det system som man ansett lämpligast.

Propositionens förslag, alltså kommunikationsministerns förslag, innebär en klar diskriminering av t. ex. Malmö och medelstora städer i Sverige. Tunnelbana och spårvagn är inget alternativ där. Däremot skulle trådbussar kunna bli det, om statsbidrag härför infördes. Metanol är bra, men det är ett trafiktekniskt annat system vi eftersträvar. Metanol är inget alternativ till trådbussar, herr Sellgren, utan ett komplement.

ROLF SELLGREN (fp) kort genmäle:

Herr talman! Det som i tiden är mest prövat behöver inte i framtiden vara det bäst gångbara. Vi måste se på system som har framtiden för sig och inte bakom sig. Det senare kan man säga om trådbussarna.

Även ASEFA har ett system för trådbussar. Man har byggt upp en provlinje i Linköping. Enligt vad jag har hört har man redan nu börjat inse att det blir ett alltför dyrt system.

Statsbidragsgivningen till större tätorter har mycket riktigt medfört valfrihet. Men det bidrag som kan utgå för nya system innebär en större valfrihet än om man skulle binda bidragen till spårvägar, bussfiler eller andra riktade objekt. Här måste vi vara flexibla i statsbidragsgivningen och inte binda oss vid några specifika ålderdomliga metoder.

ULLA TILLANDER (c) kort genmäle:

Herr talman! Jag vill betona att detta som Rolf Sellgren framför är folkpartiets uppfattning. Däremot ställer sig utskottets majoritet bakom en positiv grundsyn på statsbidrag till trådbussar.

Folkpartiets reservation 11, som är fogad till det betänkande som vi nu behandlar, blir jag inte riktigt klok på. Där sägs att det statsbidrag som vi nu talar om och som skulle främja investeringar i trådbunden trafik skulle styra utvecklingen in i trafiklösningar, som skulle sakna flexibilitet. Men ett sådant resonemang håller inte – detta av flera skäl.

Först och främst drar man en fullkomligt godtycklig gräns mellan å ena sidan städer såsom Stockholm och Göteborg och å andra sidan Malmö och medelstora städer. Något mer oflexibelt än tunnelbana och spårvägar kan man väl inte tänka sig. De systemen är ju definitivt fasta. När det gäller trådbussar är man beklagligtvis illa underrättad. De är i hög grad flexibla.

Den godtyckliga lösning som folkpartiet föreslår men inte får igenom måste upplevas såsom mycket allvarlig i många städer. Det är svårt att förstå

varför en lösning som är starkt miljövänlig utesluts från statsbidrag i propositionen. Systemet är också väl utprovat i många städer ute på kontinenten. Det skulle snart kunna tillämpas efter ett beslut. I de större städernas stadskärnor skulle det spela en stor roll både för de människor som rör sig där och för dem som arbetar där.

Regeringens ställningstagande väcker säkert förvåning – t. o. m. hos de egna, för i Malmö har folkpartiet gått med på centerns förslag om trådbussar. Jag tror t. o. m. att folkpartiet där, liksom vi, har det inskrivet i sitt kommunala handlingsprogram.

STEN-OVE SUNDSTRÖM (s):

Herr talman! I debatten har Kurt Hugosson tidigare tagit upp viktiga delar av vägpolitiken. Jag skall därför bara kortfattat uppta kammarens tid några minuter med anledning av motionen 2399, som bl. a. behandlar vägpolitiken i Norrland och främst då dess inland.

I motionen har vi socialdemokrater från de nordligaste länen slagit fast följande: Vi anser det viktigt att den framtida trafikpolitiken skall bidra till att utjämna skillnader mellan landets olika regioner och att vi därför måste få till stånd en samordning mellan regional-, arbetsmarknads- och trafikpolitiken. Ett viktigt steg i den riktningen är ett långsiktigt program för den framtida vägpolitiken.

En mycket viktig förutsättning för att näringslivet skall kunna utvecklas i Norrland är ett väl fungerande vägnät. I de långa avståndens landsdel är detta ett mycket viktigt krav.

För att vägarna skall kunna hållas intakta genom ordentlig vägservice och underhåll krävs bl. a. att de förestående rationaliseringarna av vägverkets organisation får en sådan utformning att vägunderhållet inte drabbas i de regioner som så väl behöver det. Från fackligt håll har uttalats en oro över att de rationaliseringar som planeras från verkets sida skall få konsekvenser för underhållsservicen på stora delar av vägnätet i Norrlands inland.

Nedläggningen av flottningen på en del av Norrlandsälvarna har resulterat i en betydande ökning av den tunga trafiken på ett flertal av inlandsvägarna. Denna omläggning av timmertransporterna från älvarna till landsvägarna ställer självfallet ökade krav på förstärkningar och underhållsservice på berörda avsnitt. Därutöver är det synnerligen viktigt att de satsningar som gjorts och planeras på turismen i Norrlands inland och fjällregioner inte motverkas av samhället genom försämrat underhåll av vägnätet.

I det sammanhanget är det viktigt att understryka att många av de befintliga turistanläggningarna saknar både järnvägs- och flygförbindelser och därför är helt beroende av att vägarna hålls i tillfredsställande skick. Detta gäller inte minst vintertid, då en dålig snöröjning och halkbekämpning på sikt kan medföra att turisternas intresse att besöka dessa turistorter dämpas.

Under de senaste åren har de fackliga organisationerna inom vägverket i Norrbottens, Västerbottens, Västernorrlands och Jämtlands län genom uppvaktningar hos berörda myndigheter informerat om de problem som kan uppstå och de konsekvenser en hård neddragning av anslagsnivån kan få för

de berörda länen. Vidare har man från fackligt håll klargjort att man inte motsätter sig vettiga rationaliseringar av verkets organisation men att dessa inte får gå så långt att ett flertal av vägverkets arbetsområden dras in eller förvandlas till s. k. maskinstationer. Om så sker kommer med all sannolikhet stora delar av Norrlands inland att få en försämrad vägservice.

Vi har i vår motion 2399 instämt i de fackliga kraven på en bättre vägpolitik. Det är synnerligen viktigt att vägservicen i våra nordligaste län upprätthålls och utvecklas. Om så inte sker, slås förutsättningarna undan för att samhället skall kunna skapa en framåtriktad och progressiv regional- och arbetsmarknadspolitik i denna landsdel, som är så beroende av insatser på dessa områden.

I vår motion har vi föreslagit att vid rationalisering inom vägverket särskilt skall beaktas skogslänens behov av god vägservice samt att den långsiktiga trafikpolitiken samordnas med den framtida regionalpolitiken.

Av utskottsskrivningen framgår att utskottet förutsätter att vägverket så långt som möjligt beaktar sådana behov som anges i motionen. Det finns därför inte nu anledning att gå längre i denna fråga. Men självfallet skall vi fortsättningsvis bevaka att skogslänens krav på god vägservice verkligen uppfylls och att inte trafikutskottets skrivning endast blir ord utan verklig innebörd.

EVA HJELMSTRÖM (vpk):

Herr talman! Låt mig börja så här:

”Vi få ej mödor skygga
som uti Norden gå,
tills vi fått banan bygga
till Över-Luleå.
Och banans övra ända
blir staden Torneå.
Där skall vårt arbet vända,
när Finlands gräns vi nå.

Vid Gällivaras trakter
vi knogat mången gång
och uti bergens schakter
vi borrar, dagen lång.
Då kölden många gånger
var fyrti grader kall,
så stormens hemska sånger
mot fönsterrutan small.”

Det var ett par strofer ur den i dag kanske mest kända rallarvisan. Rallaren var en produkt av industrialismens genombrott och det därav följande behovet av snabbare kommunikationer men också av landsbygdens överbefolkning. Hans tid börjar med de stora anläggningarna, däribland inlandsbanan, och ebbar ut på 1920- och 1930-talen när produktionsmetoder och förhållanden

ändras. Rallarens visor berättar om livet på arbetsplatsen, om faror på arbetet, om långa dagar, men också om glädje och stolthet över arbetet. Han visste att det var ett viktigt jobb, ett arbete som betydde något av en revolution för många tidigare isolerade människor och byar i Värmland, i Dalarna och norröver. Rallarna hade en stark kårsolidaritet, en solidaritet som innebar att det var möjligt för dem att – redan innan fackföreningarna kommit till – gå till aktion mot obehagliga arbetsköpare, hjälpa kamrater som på något vis råkat i olycka osv.

I dag hade de, herr talman, förhoppningsvis gått till aktion mot trafikutskottet och protesterat mot det beslut som riksdagen är i färd med att fatta. Det jobb som de en gång lagt ned, den möda och de förhoppningar som inte bara rallarna omfattade utan också befolkningen i en stor del av vårt land – förhoppningar som fortfarande lever kvar – är på väg att grusas genom den nedläggningslinje som utskottets majoritet de facto förordar för en betydande del av vårt järnvägsnät, såvitt jag kan utläsa inkl. delar av inlandsbanan. Visserligen säger utskottet att statens ansvar för underhållet av hela den nuvarande inlandsbanan slås fast och att en fortsatt målmedveten upprustning av banan sker, men samtidigt biträder utskottsmajoriteten propositionens förslag om att delar av järnvägsnätet skall föras över till de regionala huvudmännen och därmed inte omfattas av riksnätet. Här krävs ett klagörande av utskottsmajoriteten: Vilketdera av dessa bägge motstridiga alternativ är det som gäller? Om det är det senare, så berörs på inlandsbanan exempelvis delar av Morabanan och sträckningarna Lesjöfors–Kristinehamn, Sveg–Mora och Storuman–Gällivare. Därmed hotas stora områden av Svealands och Norrlands inland.

Vi har i våra motioner slagit fast att inlandsbanan hittills har haft betydelse främst i den kolonisationspolitik som bedrivits mot Norrland, men den har också haft positiva effekter, och dess framtida uppgift måste bli offensiv – en spjutspets i en aktiv och medveten samhällelig planering. Inte minst gäller det när man ser att inlandsbanan passerar stora delar av de områden där vi i framtiden kan förväntas utvinna vår energi. En medveten och ordentlig satsning på inlandsbanan skulle inte bara vara miljömässigt, samhällsekonomiskt och energiekonomiskt vettig – en sådan satsning skulle också innebära en rad nya arbetstillfällen i de på jobb så utarmade länen.

Jag vill alltså ha ett besked av utskottsmajoriteten, om trafiken på hela inlandsbanan med den skrivning som nu finns skall få fortsätta. Jag vill också att en plan snarast läggs fram för en upprustning av hela den nuvarande sträckningen, alltså också av i dag icke trafikerade avsnitt. Med den satsning som nu föreslås skulle det ju ta mer än ett sekel att verkligen rusta upp hela inlandsbanan till godtagbar standard.

Men, herr talman, det gäller inte bara att rädda inlandsbanan – det är f. ö. tveksamt om utskottsmajoritetens skrivning innebär det. Det gäller, som tidigare framhållits här i kammaren av centerns företrädare, en stor del av vårt framtida järnvägsnät.

Vpk har sagt att järnvägarna bör vara det viktigaste transportmedlet för långa och medellånga transporter mellan tätorter. Den debatt som förs om

järnvägen bör därför vändas. I stället för att hela tiden gälla vilka järnvägar som skall läggas ned bör debatten om detta – liksom f. ö. om den statliga vägpolitiken – inriktas på vilka de felande länkarna är. Vilka järnvägar skall byggas ut och rustas upp? Det järnvägsnät vi nu har byggdes upp för mer än ett halvsekel sedan, och därför finns ett flertal felande länkar som, om de byggdes ut, skulle innebära klara förbättringar för kollektivresenärerna.

Vpk har i flera motioner utvecklat vilka banor som bör rustas upp resp. byggas ut. Jag skall här bara ta upp en av dem, den s. k. Västerdalsbanan Malung–Borlänge.

Riksdagen måste slå fast att denna bandel skall bibehållas under överskådlig framtid. För västra och norra Dalarnas fortsatta utveckling är järnvägen omistlig. Även den nedlagda bandelen från Malung till norra Dalarna måste återupprustas och tas i trafik. Under alla de år jag själv bodde i Dalarna trafikerades fortfarande sträckan Borlänge–Sälen över Falun. Jag vet av egen erfarenhet vad järnvägen betyder i dessa bygder.

Bibehållande och upprustning av hela sträckan är viktigt av flera skäl – av regionalpolitiska skäl och av sysselsättningsskäl men också därför att en upprustning skulle möjliggöra en sann folkturism och inte en turism förbehållen ett litet fåtal.

När det gäller att främja de kollektiva färdmedlen är turtäthet, närhet, biljettpriser osv. grundläggande frågor. Det är också viktigt att servicen i övrigt är bra. Efter att ha tillbringat ett otal timmar i SJ:s väntsalor med deras i bästa fall snusbruna väggar, trista kakelplattor, avsaknad av skötrum för småbarn osv. har jag svårt att förstå utskottets fortsatta avstyrkande av Nils Berndtsons motion om pengar till upprustning av dessa tristessens monument. Visst behövs en ansiktslyftning, medgav utskottets talesmän förra gången vi diskuterade frågan. Var har då denna ansiktslyftning skett? Jag har inte kunnat finna den någonstans i landet.

Men kollektivtrafik är inte bara järnvägar; kollektivtrafiken omfattar också bussar, T-banor och andra färdmedel. Främst gäller detta naturligtvis tätortsområdena. Riksdagsbeslutet 1963 innebar fritt fram för den ohämmade privatbilismen. Det har Bertil Måbrink tidigare i dag utvecklat. Satsningen på bilen som det framtida transportmedlet samtidigt med en nedrustning av järnvägar och busstrafik har inneburit att hela samhällsplaneringen utgått från bilinnehav – till men för kvinnor, barn och äldre. Kerstin Stjärne har i sin bok *Flera passningar* gjort tankeexperimentet om ett bilfritt samhälle. Hon skriver:

”Gör ett tankeexperiment:

Lyft bort alla bilar ur världen!

Hur skulle det se ut?

Asfaltingen av västvärlden skulle plötsligt framstå så grotesk som den är: länder och landskap genomdragna av egendomliga betongband som hämningslöst drar fram över åkerjordar, skär genom skogar, delar gamla kulturbygder, drar in i städer och gör dem till ormbon av rondeller, genomfartsleder och parkeringsplatser.

Vad skulle alla bensinstationer, bilverkstäder och P-hus användas till?

Stormarknaderna skulle få läggas ner.

Gruvor, stålverk, byggbolag, gummiindustrier och rader av underleverantörer skulle följa bilfabrikerna i graven.

Var tionde svensk är beroende av bilismen för sin försörjning. I USA är vart sjätte jobb ett biljobb, var fjärde dollar en bildollar.

Det sociala mönstret skulle bryta samman.

Hela samhällsplaneringen skulle få punktering.

För att inte tala om världsekonomin.”

Hon fortsätter:

”Gör ett annat tankeexperiment:

Lyft bort alla barn ur världen!

Skulle det märkas?

Visst skulle det bli egendomligt tyst i hem och skolor.

Satsningen på daghem och förskolor skulle te sig förarglig.

Leksaksindustrin finge raskt lägga om produktionen och inrikta sig på hobbymaterial för pensionärer. Kalle Anka och Semic Press skulle tappa upplaga och Semper och B. Wahlström råka i bekymmer.

Visst skulle det märkas.

Men inte i samhällsekonomin. Och förvisso inte i världsekonomin.

Vi har med andra ord fixat en värld som alldeles uppenbart är planerad för bilar – men inte för barn.

Bara tanken att samma resurser som bilen får skulle satsas på barn är fullkomligt svindlande.

I-världen är bilvärlden.”

Så långt Kerstin Stjärne.

Ingen sjukdom i världen skördar i dag så många offer som bilismen. 10 miljoner människor dödas och skadas årligen i trafiken – det är mer än hela Sveriges befolkning. I Sverige utplånas under en tioårsperiod en medelstor svensk ort. Värst drabbas naturligtvis barnen men också ungdomen. Av alla 15–24-åringar som dör varje år i Sverige dör hälften i trafiken. Därför framstår folkpartiregeringens proposition i de här avscendena som höjden av cynism.

Visst behövs bilen, främst i glesbygdsområden men också i andra delar av landet, och visst innebär bilen för många, exempelvis handikappade, en bra och ekonomiskt riktig transportlösning. Men samtidigt är det uppenbart att mycket stora ansträngningar måste göras för att bryta nuvarande mönster främst i tätorterna. Stockholm kommer att förvandlas till en död stad utan barnfamiljer om nuvarande trafikpolitik tillåts fortsätta. Det bekymrar visserligen inte vår huvudstads borgerliga kommunalpolitiker – ”barnfamiljer ska inte bo i innerstan”, deklarerar moderathövdingen frankt. Men alla de som värnar inte bara om Stockholm utan om alla andra städer som skövlat av bilismen och alla de som värnar om barnen, de kräver att staten här tar sitt ansvar.

En ordentlig minskning av privatbilismen kräver såväl en satsning på kollektivtrafiken som restriktioner av skilda slag. Folkpartiregeringen lade KOLT – kollektivtrafik i tätort – i byrålådan utan åtgärd. Utskottsmajoriteten

avvisar propositionen i denna del och kräver att regeringen skyndsamt skall lägga fram förslag som bygger på KOLT:s huvudprinciper. Från vänsterpartiet kommunisterna välkomnar vi detta, samtidigt som vi beklagar att det beslut som riksdagen tidigare fattat om åtgärder för att förbättra lokal och regional persontrafik innebär att staten smitit undan sitt ansvar för mycket av den kollektiva trafiken. Frågan om huvudmannaskapet hade hört hemma i dagens debatt, då man hade kunnat ta ett samlat grepp över dessa frågor – ett grepp som hade inneburit att barnen sätts framför bilarna och att det ofantliga energislöseri som nu tillåts fortgå utan restriktioner stoppas.

Slutligen, herr talman, några ord om "Södraeländet". I vpk-motionen 635 av Tore Clacson begärs en omfattande upprustning och ombyggnad av Södertälje Södra järnvägsstation, och det gäller förhållanden som i stort sett är likadana nu som för över 50 år sedan. Särskilt behovet av upprustning och handikappanpassning av förbindelser till och från perrongerna, som nu går i smala branta trappor, gör det nödvändigt med snabba förbättringar. "Södraeländet" gäller främst pendeltågstrafiken men berör också andra omstigningar. Det handlar om över 50-talet tågbyten som berör närmare 10 000 resande per dag, vilka tvingas ned i vad som i folkmun kallas "rättgångar" för att byta plattform. Många människor avstår eller tvingas att avstå från att använda kollektivtrafiken på grund av de miserabla förhållanden som råder.

Utskottet säger sig hysa samma uppfattning i principfrågan om upprustning och utbyggnad och hänvisar till tidigare uttalanden i frågan. Men trots att ingenting gjorts finner man ändå inte någon särskild riksdagens åtgärd nu påkallad.

Beträffande pendeltågstrafiken i Storstockholmsområdet noterar vi de förbättringar i jämförelse med propositionens förslag som utskottet föreslår, och jag vill för vpk:s del understryka att vissa konkreta åtgärder snabbt måste vidtas för att få till stånd nödvändiga förbättringar. Det gäller bl. a. vpk:s krav om flera spår för pendeltågstrafiken. För att klara den krävs fyra spår mellan Älvsjö och Järna, fem spår mellan Karlberg och Märsta och två spår mellan Älvsjö och Västerhaninge.

Vidare måste pendeltågsstationerna förlängas för att kunna ta emot längre tåg och göras handikappvänliga och väderskyddade, och man måste utveckla dubbeldäckade pendeltåg. Inom ramen för de ökade möjligheter som nu kommer att ges för en upprustning måste dessa åtgärder prioriteras.

Därmed, herr talman, vill jag yrka bifall till motionerna 324, 1427, 1939, 2381, 2382, 2383 och 635. Detta innebär också ett bifall till förstatligandet av Nordmark-Klarälvens Järnvägar, NKLJ, som i dag ägs av Uddeholmsbolaget. Självfallet skall viktiga transportmedel ligga i samhällets händer och inte i ett privatföretags, som – om dess behov av NKLJ minskar – kan besluta om nedläggning, vilket vore en katastrof för utvecklingen i denna bygd.

STEN SVENSSON (m):

Herr talman! I fyrpartimotionen nr 1425 hemställs att frågan om förutsättningarna för att elektrificera bredspårslinjen Gårdsjö–Håkantorp skall utredas. I både gods- och persontransporthänseende skulle förbättrade transportmög-

ligheter på denna bana innebära väsentliga fördelar för ett flertal kommuner inom tre län.

Parallellt med denna bredspåriga bana löper den smalspåriga s. k. västgötabanen, varav nu återstår endast sträckningen Götene–Nossebro.

Verksamheten på båda dessa banor har successivt trappats ned. Inom samma geografiska område finns således två parallella järnvägslinjer, vilka båda kännetecknas av en alltmer försämrade service – till stort förfång för berörda kommuner.

Under 1974 aktualiserades frågan om en breddning av banan Götene–Nossebro för godstransporter. Sedan dess har företrädare för berörda kommuner och för länsstyrelsen vid upprepade tillfällen genom skrivelser och uppvaktningar påtalat nödvändigheten av att ett besked lämnas om framtiden för västgötabanen. För västgötabanans del är alternativen en breddning av banan eller en nedläggning. Nuvarande förhållanden är helt oacceptabla.

Fortfarande föreligger inga besked i ärendet. I exempelvis Skara kommun bereds sedan lång tid trafiktekniska och andra frågor som är beroende av beslut om järnvägens framtid, varför det är angeläget med ett skyndsamt besked. Vidare planeras en lokal museibana på 11,2 km av nuvarande västgötabanen, dvs. mellan Skara och Lundsbrunn. Detta arbete har en ambitiös ideell förening tagit på sig. Självfallet har också föreningen anledning att få besked om vad som skall hända med västgötabanen.

Myndigheterna har – i den mån de över huvud taget svarat – hänvisat till det beslut som riksdagen nu skall fatta. Så gjorde också kommunikationsministern, när hon besvarade en fråga från mig den 30 januari i år. Då anförde kommunikationsministern bl. a. följande:

”Det viktigaste är att det i propositionen kommer att föreslås att vissa villkor skall vara förknippade med nedläggningsprövning. Därför finns det för kommunernas del anledning att avvakta och ta del av den trafikpolitiska propositionens innehåll.”

I dag känner vi, herr talman, propositionens innehåll; likaså vad trafikutskottet anser – det har ju framgått av debatten. Det finns därför anledning att nu upprepa följande frågor:

Är kommunikationsministern beredd att vidta åtgärder för att påskynda ärendets handläggning? När kommer besked om detta att kunna lämnas?

Kommunikationsministern kan ju inte hänvisa till att kommunerna skall komma med framställningar i ärendet. Framställningarna föreligger redan. Som jag nyss nämnde har frågan väckts redan 1974, dvs. för fem år sedan.

I stället för att denna del av landet även framdeles skall få dras med två järnvägslinjer, som båda kännetecknas av undermålig service, borde man i varje fall satsa på *en* av dessa linjer.

En radikal upprustning och effektivisering av transportmöjligheterna på den bredspåriga banan Gårdsjö–Håkantorp torde kunna uppväga olägenheterna av en nedläggning av den andra banan, dvs. den smalspåriga västgötabanen.

Västgötabanen går redan nu med förlust på 3–4 milj. kr. per år, enligt vad

som uppgivits från SJ. Vid en nedläggning av västgötabanan erhåller SJ denna summa, vilken bör kunna förränta utgifter för att modernisera linjen Gårdsjö–Håkantorp. Därmed tillskapas ett enhetligt sammanhängande förbindelse-system mellan Stockholm och Uddevalla med åtföljande förkortade restider och ökad flexibilitet i fjärrtågsförbindelserna genom tre län.

Vad säger då utskottet om dessa förslag? Utskottet föreslår att riksdagen skall anse motionen besvarad med vad utskottet anfört. Utskottet anser att berörda bandelar bör bli föremål för utredning inom ramen för den fortsatta regionala trafikplaneringen. Därmed kan jag konstatera att utskottets ställningstagande sammanfaller med motionsyrkandet.

Slutligen skall jag understryka vikten av yrkandena i motionerna nr 2311 och 2380 om bandelarna Falköping–Landeryd resp. Skövde–Karlsborg med innebörd att nedläggning på berörda bandelar ej får komma till stånd förrän överenskommelse träffats med berörda kommuner rörande ersättningsfrågorna. Icke heller dessa motionsyrkanden avstyrks av utskottet. Sålunda kommer även dessa motionskrav att beaktas vid den fortsatta handläggningen. Jag har därför ingen anledning att framställa något säryrkande, utan jag uttalar den förhoppningen att berörda myndigheter – både centrala och regionala – agerar så att besked kan lämnas med det snaraste i de angelägna frågor som jag här tagit upp.

Andre vice talmannen tillkännagav att anslag utfärdats om sammanträdet fortsättande kl. 19.30.

OVE KARLSSON (s):

Herr talman! Jag har begärt ordet med anledning av två motioner som behandlats av utskottet i detta betänkande. Dels är det motionen 1978/79:458, där vi – några socialdemokrater – begärt en utredning om möjligheterna att utnyttja Dalälven som sjötransportled från Siljan till Bottenhavet, dels är det motionen 1978/79:2226, i anslutning till den trafikpolitiska propositionen. Eftersom den senare motionen behandlats först i utskottets betänkande, vill jag börja med att argumentera för den.

Som vi framhållit i motionen är det angeläget att persontrafiken behålls på Västerdalsbanan mellan Malung och Borlänge, liksom trafiken på inlandsbanan Mora–Sveg.

I fråga om Västerdalsbanan har det framförts krav på åtgärder och garanti för framtida trafik vid flera tillfällen. Trafikutvecklingen på banan har också varit så positiv under de senaste åren att det borde vara naturligt och självklart att den redan nu hörde till de trafiksvaga bandelar som sammanförs med affärsbananätet. Detta är nödvändigt, inte minst ur underhållssynpunkt. Vissa delar av banan, framför allt delen Malung–Vansbro, är nu mycket dåligt underhållna. Detta oroar människorna utefter banan, vilket också bevisas av den spontana reaktion som följde på de protestlistor som Malungs arbetarekommun hade ute mot det förslag som regeringen hade presenterat. Vi uppfattade förslaget som ett direkt hot mot banan. Detta var väl också anledningen till att det på kort tid – och utan propaganda – var nära 5 000

människor som skrev på protestlistorna. Dessa listor har överlämnats till riksdagens trafikutskott. Jag känner därför att jag har ett gott stöd, när jag nu här i dag pläderar för att Västerdalsbanan skall finnas kvar och rustas upp.

I samband med den trafikplanering som samtliga länsstyrelser genomförde 1974 bemötte SJ länsstyrelsens i Kopparbergs län beräkningar att Västerdalsbanan skulle vara samhällsekonomiskt lönsam. SJ beräknade då att en upprustning av bandelen skulle kosta 105 milj. kr. För denna summa skulle man få en standard motsvarande en mycket hög affärsbanestandard.

För oss som bor i Västerdalarna skulle det vara glädjande med en upprustning av banan för att möjliggöra hastigheter på 90 km/tim och för att vi skulle få garantier för att persontrafiken kunde bevaras. Ja, bara en upprustning av bandelen Vansbro-Malung skulle lugna oss i vår strävan att få behålla banan.

Utskottet vill inte heller nu ta ställning och klart slå fast nödvändigheten av Västerdalsbanans bevarande. Därför känner jag mig mycket oroad. Ytterligare utredningar skall göras, med risk för att underhållet eftersätts ännu mer.

Vid ett protestmöte i Vansbro den 21 maj fick vi det klarlagt av SJ:s representant att timmertransporterna på järnvägen var en god affär. Detta är enligt min mening det bästa bevis och det bästa argument som vi fått under senare år för att vi nu oförbehållsamt och omedelbart kan ställa kravet på en upprustning av Västerdalsbanan. Denna upprustning bör ske på så sätt att hela banan kan trafikeras med en hastighet av 90 km/tim. Utskottets skrivning har dock ingalunda lugnat mig, så jag får väl fortsätta min kamp för Västerdalsbanan.

Det finns i dag anledning att säga några ord om en förlängning av järnvägssträckan Malungsfors-Sälen. En sådan förlängning måste betraktas som mycket angelägen.

Enligt beräkningar som gjordes 1973 skulle en upprustning av denna bansträcka då ha kostat ca 2 250 000–3 250 000 kr. beroende på vilket alternativ man valde. I dagens läge skulle man nog få tredubbla den summan. Ändå skulle det bara röra sig om förhållandevis rimliga summor, och en hel del skulle säkert kunna hänföras till AMS-arbeten och betalas med pengar som på så sätt anvisas. De aktuella summorna måste betraktas som en rimlig kostnad med tanke på vad nedslitningen av vägen i dag kostar. Våldiga skador uppstår nämligen framför allt på grund av den tunga trafiken.

Om det fanns möjligheter att transportera på järnväg skulle i dag Fiskarhedens sågverk kunna leverera drygt 50 000 m³ flis och ca 20 000 m³ spån. Det är inte att förakta i dagens läge när man försöker ta till vara allt man kan i skogen för omvandling till energi och för tillverkning av exempelvis papper.

Därtill kommer de olycksfallsrisker som uppstår när vägen trafikeras med tunga fordon för transporter av sågat och osågat virke samt i någon mån av flis och spån. Men i huvudsak gäller transporter på rundvirke och sågade trävaror.

Herr talman! Jag vill också peka på nödvändigheten att en taxesamordning sker mellan buss- och järnvägstrafik.

Med det anförda yrkar jag bifall till motionen 1978/79:2226.

När det gäller motionen 1978/79:458 har vi begärt en utredning om möjligheterna att utnyttja Dalälven som sjötransportled från Siljan till Bottenhavet. Utskottet avstyrker motionsyrkandet med hänvisning till ett yttrande från sjöfartsverket och som är daterat den 24 maj 1978. Ytrandet har föranletts av en framställning från länsstyrelsen i Kopparbergs län i samma fråga som den som vi nu har aktualiserat motionsvägen. Sjöfartsverket avstyrker framställningen med hänvisning till de kostnadskalkyler som Dala kanalsällskap har gjort. Dessa kalkyler har jämförts med utbyggnadsalternativ för Göta kanals västgötadel. Jag citerar: "Utgående från den angivna jämförelsen och från de erfarenheter sjöfartsverket har angående godsprognoser och lönsamhet i utbyggnader av Trollhätte kanal och Södertälje kanal har verket kommit fram till 'att möjligheterna att nå lönsamhet i det nu aktualiserade projektet (synes) vara ytterst ringa'."

Utskottet hänvisar också till en artikel i Föreningen för inre vattenvägars jubileumstidskrift 1978, där man menar att det inte skulle vara samhällsekonomiskt motiverat att genomföra ett projekt Dala kanal.

Självfallet tror jag att både sjöfartsverket och Föreningen för inre vattenvägar har stora kunskaper om vad de yttrar sig över, men jag tycker ändå att det skulle vara motiverat att göra en mera genomgripande utredning om möjligheterna att utnyttja Dalälven som sjöfartsled. När Föreningen för inre vattenvägar säger att "det torde finnas andra former av regionalekonomiska satsningar som ger bättre resultat eller medför mindre kostnader", borde föreningen ha kommit med några tips om de insatser som skulle ha medfört dessa bättre resultat.

Jag delar LO-distriktets i Gävle-Dala uppfattning, vilken även länsstyrelsen ställt sig bakom, att frågan om Dalälvens trafikering bör bli föremål för en skyndsamt statlig utredning. Man har sagt: "Vi har inte råd att avslå något förslag som kan leda till sysselsättningsfrämjande åtgärder under nu rådande förhållanden på arbetsmarknaden."

Från alla möjliga håll framförs krav på sysselsättning och på alternativa sysselsättningar. Här har föreslagits ett, om än stort, projekt, och vad som nu krävs är en allsidig utredning om det realistiska i projektet. Vi har i motionen räknat upp en rad frågor, som vi menar skulle behöva utredas. Självfallet kan man utgå ifrån att fler frågor kan behöva utredas, men det tycker jag är självklart när man förutsättningslöst skall undersöka en sak.

Efter hand som energifrågan blir alltmer aktuell måste det anses naturligt att vi intresserar oss för energisnåla transporter. För Dalarnas del måste det också vara angeläget att vi funderar över hur transporterna inom SSAB skall fungera på lång sikt.

Med det anförda yrkar jag, herr talman, bifall till motionen 1978/79:458.

KARL HALLGREN (vpk):

Herr talman! Den här trafikdebatten har ju mest handlat om landtrafik. Först nu på slutet har man börjat tala litet grand om sjöfarten. Kurt Hugosson beklagade att man inte samordnat trafikgrenarna och att man i den här stora debatten inte har kunnat göra en bedömning av sjöfarten. Jag instämmer till fullo i den anmärkningen.

På s. 3, 4 och 5 i trafikutskottets betänkande redogörs i korthet för propositionens huvudsakliga innehåll. I inledningen konstateras bl. a. att 1963 års trafikpolitiska beslut bör ersättas av en ny trafikpolitik. Det heter: "En samhällsekonomisk grundsyn föreslås bli vägledande för det framtida handlandet på det trafikpolitiska området." Sedan fortsätter man: "Målet för trafikpolitiken bör vara att erbjuda medborgarna och näringslivet i landets olika delar en tillfredsställande trafikförsörjning till lägsta möjliga samhällsekonomiska kostnader." – Vidare sägs: "I det samhällsekonomiska synsättet ligger att trafikpolitiken skall utformas så att den bidrar till att resurserna utnyttjas effektivt i samhället som helhet och därmed till att uppfylla mål inom olika samhällssektorer. I detta ligger också att resurserna inom trafiksektorn skall utnyttjas så effektivt som möjligt."

Hur kommer nu de initiativ som den borgerliga regeringen har tagit att verka i förhållande till de uppdragna riktlinjerna? Har man gått över från företagsekonomiskt tänkande till samhällsekonomiskt handlande när det gäller trafikpolitiken i sin helhet? Leder de föreslagna åtgärderna till att "medborgarna och näringslivet i landets olika delar" får en trafikförsörjning till lägsta samhällsekonomiska kostnader? Det är frågor man kan ställa.

Enligt vår mening leder inte de hittills tagna initiativen till den målsättning och den inriktning som man har skisserat.

Vänsterpartiet kommunisterna har i bl. a. motionerna 970, 1407 och 1948 till årets riksmöte på nytt tagit upp frågorna om kust- och insjöfarten och hamnpolitiken här i landet. Liksom i tidigare vpk-motioner tar vi i motionerna 970 och 1407 upp kravet på en ökad samhällelig satsning på upprustning av kanaler och övriga inre vattenvägar och vissa kust- och insjöhamnar. Vi kräver att dessa frågor utreds skyndsamt. Meningen med en sådan utredning är att man snabbt skall få fram fakta om transportkostnadskillnaderna mellan – i första hand – godstransporter sjöledes och transporter på landsväg. En sådan utredning skall också kunna ge synpunkter på hur stor del av nuvarande landsvägstransporter när det gäller det tyngre godset som kan överföras till sjötransporter – då med hänsyn tagen till samhällsekonomi, miljö och energiförbrukning.

Utskottet behandlar dessa frågor på s. 113 och erinrar om att ett flertal statliga utredningar har sysslat med dem. Och så påstår utskottet:

"På grundval härav har några projekt, som bedömts ha de största förutsättningarna att ge positiva regionalekonomiska effekter och samhällsekonomiska fördelar, genomförts." – Jag skulle bra gärna vilja veta vad det är för slags projekt som har genomförts och om dessa är av den typ åtgärder som kommunisterna i flera år har motionerat om. Jag skulle vilja ha ett klart besked på den punkten från utskottets talesmän. Mig veterligt har det inte

företagits någon utredning av det slag som vi avser i våra motioner – inte av den tidigare socialdemokratiska regeringen, inte heller av den borgerliga trepartiregeringen och helt naturligt inte av den folkpartistiska minoritetsregeringen.

Är det någon här som på allvar vill påstå att man vid något tillfälle har utrett vad det skulle betyda samhällsekonomiskt om man exempelvis kunde överföra 50 % eller t. o. m. mer av de tunga godstransporterna, som nu går på våra vägar, till sjötransporter? Vad betyder det i energibesparingar? Vad betyder det miljömässigt? Vilken betydelse skulle det ha på trafiksäkerheten, och vilka regionalpolitiska effekter innebär det om landet får ett modernt och välutvecklat transportsystem för våra kust- och insjövatten?

Om det finns någon från utskottet – eller från regeringen eller tidigare regeringar – som kan påvisa eller redovisa något sådant utredningsresultat i dessa frågor, skulle det vara intressant om man ville klargöra det här och nu.

Vi har i våra motioner – både nu och tidigare – pekat på vikten av en ökad samhällelig satsning på sjöfarten i allmänhet och den mindre skeppsfarten i synnerhet. Det är ett faktum att det satsas väsentligt mer på sjötransporter internationellt än vad man gör i vårt land. I en rad europeiska länder har stora investeringar gjorts för att bibehålla och utveckla de inre vattenvägarna och kustsjöfarten. I bl. a. Belgien, Holland, Frankrike och Västtyskland har man goda erfarenheter av just sådana satsningar. Härigenom har det mindre och medelstora tonnaget fått ett underlag för sin verksamhet och en given chans att överleva. Här har antalet arbetstillfällen inte bara bibehållits utan också kunnat öka.

Det vore naturligtvis bra om också vi i vårt land kunde åstadkomma detta, eftersom exempelvis Sjöfolksförbundets medlemmar ständigt hotas av en ökad arbetslöshet. Den är redan nu mycket hög. Det finns ingen anledning befara att effekterna av en större satsning på en upprustning och utökning av vårt kanalsystem och av de övriga inre vattenvägarna liksom på kustsjöfarten skulle bli annorlunda i vårt land.

Om man ser rent företagsekonomiskt på kostnader för godstransporter, finner man att sjötransporterna är vida överlägsna transporter på järnväg. Enligt gjorda beräkningar är kostnaderna per tonkilometer 3 öre vid sjötransporter, 10 öre vid järnvägstransporter och inte mindre än 16 öre vid landsvägstransporter. Och då är det väl att märka, att kostnaderna vid sjötransporter med ett väl utvecklat pråmsystem med moderna läktare kan bli ännu lägre.

Ser vi sedan samhällsekonomiskt – som man säger att man skall göra – på detta, finner vi att det måste betyda avsevärda besparingar på vårt vägnät. För det är utan tvivel så att den tyngre lastbilstrafiken står för den överväldigande delen av slitaget på vägarna. Kunde man, som jag tidigare nämnt, nedbringa den tyngre lastbilstrafiken med hälften eller mer och föra över dessa transporter till våra vattenvägar eller järnvägar, måste det vara en god affär för samhället. Bl. a. skulle således vägslitagekostnaderna därigenom kunna minskas avsevärt.

Från energiförbrukningssynpunkt måste det vara en stor fördel att så mycket som möjligt av de tyngre godstransporterna sker sjöledes. Ett fartyg som lastar 1 000 ton ersätter exempelvis 50 långtradare med släp. Bilarna gör i det här fallet tillsammans av med omkring 20 gånger mer bränsle än ett fartyg. Vore det inte något att tänka på, när vi nu har och kommer att ha ont om olja och dessutom oljan kommer att bli dyrare? Det talas mycket om att vi skall spara energi och göra oss oberoende av oljan. På det här avsnittet kan alltså energiförbrukningen nedbringas.

Också från miljösynpunkt är det fördelaktigt att, där det är möjligt, ersätta godstransporter på landsvägarna med sjöledes transporter. Lastbilarna kör ofta om nätterna och utgör i tätbebyggelse och städer stora problem. Bullret och luftföroreningar genom dieselavgaser medför betydande miljöproblem, och dessa bör självfallet nedbringas till ett minimum.

När det gäller trafiksäkerhetssynpunkterna kan man inte bortse från att trafikolycksfallsriskerna skulle minska väsentligt om större delen av de tunga landsvägstransporterna i stället skedde till sjöss eller med järnväg. Även i detta avseende skulle det vara stora samhällsekonomiska fördelar att vinna med en ökad satsning framför allt på sjötransporter. Trafikolyckorna i vårt land skulle härigenom nedbringas väsentligt. Det förekommer ofta att lastbilar med tunga laster råkar ut för haverier med omfattande personskador och mänskligt lidande men också stora materiella förluster som följd. Dessa olyckor skulle kunna nedbringas väsentligt. Vi har uttalat oss för att vi skall göra allt vad som är möjligt för att nedbringa trafikolyckorna. Det här är en väg att gå i det arbetet.

Landsvägstransporter av farligt gods utgör ett ständigt hot mot miljön i allmänhet. Ett haveri med en last av giftiga ämnen kan få katastrofala följder för hela samhällen, exempelvis genom att grundvattnet förstörs. Ett sådant haveri medför naturligtvis också att människor utsätts för olycksfallsrisker. Många av dessa riskmoment skulle kunna starkt reduceras om sådana transporter skedde sjöledes eller med järnväg.

Ett utvecklat transportsystem med moderna läktare och pråmar och med lämpligt anpassat annat tonnage, såsom mindre containerfartyg samt tank- och bulkfartyg, på våra kanaler, insjöar och vissa kuststräckor, som är lämpade för sådan trafik, skulle således medföra stora samhällsekonomiska vinster, större trafiksäkerhet, billigare transporter, mindre miljörisker och bättre boendemiljöer för dem som bor i områden som i dag är starkt trafikerade av de tyngre lastbilarna. Många andra fördelar skulle vinnas, och vi undrar varför man då inte vill göra en satsning på detta område.

För att det skall vara meningsfullt att satsa på en utökning och utveckling av sjötransporterna är det nödvändigt att upprusta hamnarna i våra inre farvatten samt vissa kusthamnar. Detta skulle skapa många ytterligare arbetstillfällen både för varvsarbetare – det behövs moderna pråmar och specialfartyg – och för arbetargrupper som sysslar med förbättring av hamnar och farleder.

Man kan inte heller bortse från fördelen för kustsamhällena att kunna erbjuda goda sjötransporter. Det kan många gånger vara helt avgörande för

industrietablering, om en kommun eller ort har en farbar hamn där man kan både lossa och lasta gods. En upprustning av insjöhamnar och vissa kusthamnar har således också regionalpolitiskt en stor betydelse.

Dessa aspekter har utförligt behandlats i motionen 970 av Oswald Söderqvist och Tore Claeson, vari det krävs en utredning rörande sjöfarten till Uppsala och Enköping. I motionen påvisas att en upprustning av farlederna skulle få avsevärd betydelse för flera kommuner i Mälardistriktet.

När det gäller motionen 1948 framför vpk krav på

1. att en parlamentarisk utredning tillsätts med uppgift att framlägga förslag om den framtida hamn- och lotsorganisationen, varvid sysselsättnings- och miljöaspekter samt sjösäkerhetsaspekter skall beaktas och målsättningen vara att bevara och utveckla samtliga hamnar,

2. att den planerade koncentrationen av hamnar och lotsstationer stoppas i avvaktan på den föreslagna parlamentariska utredningens förslag samt riksdagens ställningstagande."

Utskottet säger till denna fråga att "åtgärder från sjöfartsverkets sida som kan leda till strukturförändringar av betydelse inom svenskt hamnväsende ej bör vidtas utan riksdagens prövning". Vidare sägs: "Någon indragning av lotsplatser eller lotsuppassningsställen bör därför inte heller ske utan att riksdagen beretts tillfälle att ta ställning härtill."

Detta uttalande är i och för sig positivt, men både när det gäller hamnarna och när det gäller lotsplatserna är starka krafter i rörelse som målmedvetet och aktivt arbetar för en kraftig nedskärning av antalet hamnar och lotsplatser. Det finns ledande politiker som klart uttalat att hamnverksamheten bör centraliseras och att mer än hälften av de svenska hamnar som nu finns bör läggas ner.

Vi anser det därför nödvändigt – trots trafikutskottets positiva uttalande i dessa frågor – att yrka bifall till motionen 1948.

Herr talman! Jag vill avsluta mitt anförande med att också yrka bifall till motionerna 970 och 1407.

BIRGITTA HAMBRAEUS (c):

Herr talman! Vi älskar järnvägar i det här landet.

Senaste manifestationen är "Inlands-Expressen", där människor samlats i tusental och skrivit på listor för att inlandsbanan skall bevaras och rustas upp.

Vi vill behålla alla järnvägar och gläds när nya byggs och trafiken på gamla återupptas. Det innebär att vi också är beredda att betala för dem över skattsedeln.

Ju mer vittförgrenat järnvägsnätet är, desto värdefullare är det.

De höjda oljepriserna kommer att göra järnvägen allt viktigare. Inlandsbanan med bibanor, t. ex. i Västerdalarna och upp till Älvdalen och från Orsa till Bollnäs, måste rustas upp för att Sveriges inlands stora tillgångar av skog, torv och sötvatten skall rätt kunna utnyttjas.

Jag instämmer i Rune Torwalds anförande tidigare i dag, där centerns inställning mer i detalj redovisats. Centerns reservationer nr 1, 4 och 5 är klara

och entydiga i sitt stöd till inlandsbanan och andra nedläggningshotade banor. Jag ber att få yrka bifall till dem.

Utskottet har uppenbarligen inte haft tillgång till aktuellt beslutsunderlag när det gäller projektet Dala kanal. Oljeprishöjningarna och SSAB:s bildande har helt ändrat bilden. Inlands- och kustsjöfarten har framtiden för sig. I tider av brist på arbete bör man inte räkna investeringar som belastningar när de ger jobb där människorna vill ha det och när de ger resultat som blir värdefulla för framtiden. Miljöaspekterna på projektet har emellertid inte utretts i detalj. Dala kanalsällskap har arbetat helt ideellt. Med små medel och stora uppoffringar har man lyckats få fram högintressant material. Det är nu nödvändigt att regeringen övertar utredningsansvaret. Projektet är betydelsefullt också ur näringslivs- och arbetsmarknadssynpunkt. Beslut om utredning bör alltså förberedas i näringsutskottet och arbetsmarknadsutskottet. Vi återkommer med motioner, som skall formuleras så att dessa utskott får anledning att undersöka utredningskravet.

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

RUNE JONSSON i Husum (s):

Herr talman! I anledning av den proposition som vi nu behandlar har jag tillsammans med de socialdemokratiska riksdagskamraterna från Väster- och Norrlands län väckt motionen 2387, i vilken vi framför åsikten att tiden nu är mogen för att anlägga industrispåret mellan Örnsköldsvik och Husum.

Frågan om industrispår till Husum är inte ny. Redan i mitten av 1940-talet utreddes frågan men uppskötts med motiveringen att avgörandet skulle träffas när hela frågan om ostkustbanans förlängning mellan Härnösand och Umeå kunde prövas.

I den proposition som vi nu behandlar slås fast att en förlängning av ostkustbanan ger mycket begränsade förbättringar transportmässigt sett och till höga kostnader för samhället. En förlängning av ostkustbanan skulle vidare medföra ett minskat antal sysselsättningstillfällen i vissa inlandsorter. Den slutsats som dragits därav i propositionen är, att en förlängning av ostkustbanan inte är av något samhällsintresse under överskådlig framtid. Som ett alternativ till ostkustbanan framförs därför möjligheten att anlägga industrispår till de större industrierna.

Den industri som i första hand bör komma i fråga för industrispår är Mo och Domsjöns industri i Husum, eftersom såväl godsvolym som intäktsökning i huvudsak beräknas komma från just denna industri. Det var också bedömningen när den socialdemokratiska regeringen år 1974 gav SJ uppdraget att utreda frågan om industrispåret. Kostnaden för spåret beräknades då, i 1974 års priser, till 68 milj. kr., varav ca 59 milj. kr. skulle betalas av AMS.

Samtliga berörda instanser i utredningen uttalade sig mycket positivt för utbyggnaden och anförde en rad skäl av transportteknisk, trafikpolitisk, arbetsmarknadsmässig och regionalpolitisk art.

Arbetsmarknadssituationen i regionen bedömdes dock vid det tillfället

vara sådan att en igångsättning inte var motiverad.

Hur är då läget i dag?

De långsiktiga argumenten kvarstår och har faktiskt förstärkts.

Under den tid då det endast tillverkades pappersmassa fanns behov av järnväg. Men behovet har ökat markant sedan massafabriken blivit pappersbruk. Behovet av att leverera mindre kvantiteter med mycket korta leveranstider kännetecknar pappersindustrin. Detta innebär en förskjutning från båt, som i stort dominerar massatransporterna, till järnväg. I Husum tillverkas nu ca 250 000 ton finpapper, och en ytterligare utbyggnad planeras, vilket skulle öka tillverkningen av finpapper med ca 150 000 ton till totalt 400 000 ton.

Som nämnts föreslås industrispåret utföras som beredskapsarbete, men på sikt bör det tillföra kommunen nya permanenta arbetstillfällen. Spåret planeras genom framtida industrimark. Där finns t. o. m. ett område som i den fysiska riksplaneringen har avsatts för miljöstörande industri. Ur regionalpolitisk synpunkt skulle spåret ge ökade förutsättningar för Örnsköldsviksområdet. Det finns ytterligare skäl som talar för att man nu borde bygga spåret. Jag skall nämna några:

Trafiksäkerheten genom tätbebyggda områden skulle öka genom minskad landsvägstransport.

Transporterna av den stora volymen kemiska ämnen skulle bli säkrare.

Överföring av gods från landsväg till järnväg skulle stärka övriga bandelar, bl. a. de svaga bandelarna Forsmo–Hoting och Mellansel–Örnsköldsvik.

Husumindustrierna skulle kunna erbjuda bättre service till papperskunderna, vilket innebär ökad trygghet för de 1 500 anställda.

Under senare år har inte många järnvägsutbyggnader skett i vårt land. Men jag vill peka på ett par sådana utbyggnader, eftersom motivet för dem har varit detsamma som det är för den nu aktuella – att i första hand öka transportservicen för den vidareförädlade skogsindustrin. De spårutbyggnader jag åsyftar är sträckan Hargshamn–Hallstavik och Norrköping–Bråviken, alltså industrispåren till Holmens Bruks två pappersbruk i Hallstavik och Bråviken.

Vi kan förutsätta att industrispårutbyggnaden till Husum skulle få lika goda effekter som de utbyggnader som skett till Holmenfabrikerna.

Mera kortsiktigt kan konstateras att arbetsmarknadssituationen nu är väsentligt sämre än 1974. Arbetslösheten – om man begränsar sig till Örnsköldsviks kommun – inom byggnadsgrovarbetarkåren och anläggningsarbetarkåren har under perioden december 1978–maj 1979 pendlar mellan 140 och 230 personer. Detta innebär att mellan 10 och 15 % av anläggningsarbetarkåren varit arbetslösa. Inom transportsektorn har 48 åkare med egna fordon under vinterhalvåret haft sina fordon uppställda. Prognoserna för kommande vinter ser inte bättre ut. En lika stor nedgång som 1978-1979 befäras. Byggaktiviteten är låg, inga vägutbyggnader eller andra större objekt är att vänta inom de närmaste tre åren. Både från arbetsförmedlingen och från åkerinringen anser man det nödvändigt att ett större projekt, som t. ex. ett industrispår till Husum, kommer i gång.

Om man ser sysselsättningsläget på litet längre sikt, finner man att det i Örnköldsvik behövs 2 240 nya arbetstillfällen fram till 1985 för att man skall komma upp i samma förvärvsfrekvens som råder för riket.

Med den positiva syn på utbyggnaden av industrispåret till Husum som kommer fram i både propositionen och utskottsbetänkandet och mot bakgrund av vad jag anfört om bl. a. sysselsättningsläget, utgår jag ifrån att regeringen vidtar sådana åtgärder, att spåret kan börja byggas inom en snar framtid.

Herr talman! Jag har inget särskilt yrkande.

ROLF SELLGREN (fp) kort genmäle:

Herr talman! Jag vill instämma i allt vad Rune Jonsson i Husum här har sagt. Frågan är inte ny, sade Rune Jonsson. Det är riktigt. Det är också riktigt att frågan 1974 var nära sin lösning. Det berodde på motioner som hade väckts i riksdagen och på aktiviteter som jag under många år hade bedrivit för att få fram detta industrispår. Vad som då fattades var ett enkelt initiativ av dåvarande kommunikationsministern för att få in de pengar som slutligen behövdes för att regeringen skulle kunna acceptera den utbyggnadsplan som var överenskommen mellan samtliga berörda parter. Jag beklagar att byggandet av spåret inte genomfördes då. Men frågan är i dag lika aktuell eller, som Rune Jonsson sade, ännu aktuellare.

Utskottet har, som Rune Jonsson sade, behandlat motionen 2387 mycket positivt. Vi förutsätter att det aktuella projektet övervägs inom ramen för de sysselsättningspolitiska åtgärder som behövs. Statsmakterna är alltså positivt inställda.

Vad som nu behövs är en aktiv insats från kommunen och länsstyrelsen för att övertyga myndigheterna om behovet av spåret. Kommunen har av och till tagit initiativ i denna fråga, särskilt på sista tiden. Det hälsar jag med tillfredsställelse.

För att ytterligare understryka mitt intresse av att denna fråga blir löst vill jag för Rune Jonsson nämna att jag har föreslagit kommunikationsministern att hon skall ge tilläggsanvisningar till berörda län att se över behovet av virkestransporter inom de inre delarna av Norrland. Samtidigt skall man se över behovet av industrispår. Avsikten är alltså att få en samlad kartläggning av hela transportbehovet när det gäller virkessektorn.

Vad Rune Jonsson har sagt om de kortväga transportererna mellan de olika verken är exakt vad jag tidigare har framfört. Vi är helt på samma linje, och det är skönt att han, nu när han är i opposition, verkligen tar initiativ och stöttar denna fråga.

RUNE JONSSON i Husum (s) kort genmäle:

Herr talman! Jag är tacksam för att utskottets talesman Rolf Sellgren är så positiv till denna utbyggnad. Man skall komma ihåg att 1974, då denna fråga senast var uppe, pågick byggnationer av stora mått i Husum. Den dåvarande socialdemokratiska regeringen ville därför avvakta. Vad som nu har hänt i Örnköldsviksområdet är att just dessa byggnationer har avstannat, och det

har medfört stora problem och besvärligheter för de anläggningsarbetare som tidigare arbetat på industribyggen i Husum.

Jag kan tala om för Rolf Sellgren att både från kommunens och från länsstyrelsens sida kommer man att ta initiativ i denna fråga, eftersom läget nu är som det är med sysselsättningen och har blivit under de senaste åren av borgerligt styre.

ROLF SELLGREN (fp) kort genmäle:

Herr talman! Rune Jonsson i Husum och jag närmast kompletterar varandra i våra inlägg. Jag vill dock rätta honom i ett avseende. Han sade att regeringen 1974, då den här frågan stod inför sin lösning, ville avvakta utvecklingen. Det är inte hela sanningen. Det är riktigt att stora utbyggnader då hade påbörjats vid Mo och Domsjös fabriker i Husum och att det hade återverkan på arbetsmarknadsläget. Men den ekonomiska frågan var den som avgjorde beslutet. Man ansåg att industrin inte hade satsat tillräckligt mycket pengar i projektet. Men under det s. k. övervinståret 1974 skulle företaget säkert ha satsat mer pengar i en sådan här utbyggnad, om vi hade haft en någorlunda initiativkraftig kommunikationsminister.

Jag är glad över att man från kommunens och länsstyrelsens sida skall ta initiativ. Jag har också arbetat med den här frågan under hand, och jag hoppas att den snart får en lösning. Det är nämligen så att man inte bara behöver se till arbetsmarknadsläget i Örnköldsviks kommun. Det finns ett större upptagningsområde när det gäller arbetskraft – hela Ådalen – inom pendlingsavstånd. Projektet kan startas, oavsett hur arbetsmarknadsläget är just i Örnköldsviks centralort och trakterna där omkring.

RUNE JONSSON i Husum (s) kort genmäle:

Herr talman! För mig var det en nyhet att Mo och Domsjö AB 1974 skulle ha varit villigt att gå in med mer pengar. Även på den tiden såg man det väl från företagets sida som svårt att gå in med pengar till något annat än det som låg inom fabriksområdet. Enligt den linjen har man hela tiden agerat. Jag är tacksam för att Rolf Sellgren, som ju tillhör det parti som innehar regeringsmakten, vet mera och kommer att aktualisera denna industrispårutbyggnad, men jag kan förutsäga att det kommer att bli väldigt svårt att få företaget att gå in med pengar i projektet mer än till just bandelen inom det egna industriområdet. Så pass mycket information har jag från det hållet att jag kan förutsäga det. Men jag är tacksam för att jag kommer att få draghjälp i denna fråga.

ELVY NILSSON (s):

Herr talman! När den sedan länge efterlängtdade propositionen om en ny trafikpolitik kom i våras blev den en mycket stor besvikelse. Den blev en besvikelse framför allt för alla oss som bor i län där det finns olönsamma järnvägar, som vi på så många olika sätt sökt bevara och förstärka. Vi hade väntat oss att det av riksdagen så många gånger uttalade samhällsekonomiska synsättet skulle slå igenom och att propositionen skulle innehålla förslag som

skulle innebära förbättringar av lönsamheten på de aktuella bandelarna. Som bekant blev det tvärtom. Järnvägsnätet delades upp i tre grupper, varvid i realiteten endast en grupp – det s. k. riksnätet – hade en oreserverad chans att överleva. En lång rad bandelar räknades i stället upp i regeringsförslaget som sådana som skulle bli föremål för nedläggningsprövningar, en åtgärd som vållat mycket stor oro i de berörda länen.

Så mycket mer glädjande är det då att konstatera att trafikutskottet i sitt betänkande – som i och för sig är ett mycket märkligt aktstycke genom att det i så stor utsträckning skiljer sig från propositionen, vilket också omvittnats av många talare här i dag – avvisat propositionens tankegångar på dessa punkter. Därmed har också den motion som de socialdemokratiska riksdagsledamöterna på Värmlandsbänken väckt i anledning av dessa avsnitt i propositionen i stort blivit tillgodosedd, liksom kravet i samma motion att de regionala trafikhuvudmännen förutsättningslöst skulle få pröva utformningen av det framtida järnvägsnätets indelning. Det är också med tillfredsställelse som jag noterar att trafikutskottet slår fast att det inte kommer att få ske någon övervältring av kostnader från staten till kommunerna, vilket kunde befaras om propositionens intentioner blivit verklighet.

Jag är också mycket glad över trafikutskottets välvilliga behandling av vår motion 1978/79:961, där vi föreslår införande av lågprislinjer även när det gäller godstransporter. Utskottet har funnit det angeläget att SJ utreder frågan om en försöksverksamhet med denna inriktning och hemställer att detta ges regeringen till känna.

Om jag sålunda är mycket nöjd med trafikutskottets ställningstagande då det gäller de trafiksvaga bandelarna, är jag inte lika nöjd med behandlingen av vår motion 1978/79:460, som inlämnades under allmänna motionstiden och som gäller krav på utredning om förstärkning av privatägda Nordmark–Klarälvens Järnvägar i Värmland. Här har utskottet avvisat motionskravet med motivering att banan är i privat ägo och att det hittills inte har kommit någon framställning från ägarhåll om ett statligt övertagande.

Man hänvisar också till att 85 % av transportvolymen numera överförs till landsvägstransport. Ja, just det! Det var ju detta förfarande som föranledde motionen från de socialdemokratiska ledamöterna på Värmlandsbänken. När virkestransporterna på sträckan Karlstad–Deje vid årsskiftet 1978-1979 överfördes till landsväg innebar detta först och främst att ett 30-tal man blev utan arbete, att mellan 200 och 250 järnvägsvagnar togs ur drift och får stå och rosta bort samt sist men inte minst att den aktuella kvantiteten virke övergick till att fraktas på lastbil på de hårt belastade och nedslitna vägarna längs Klarälven. Detta ansåg vi vara så allvarligt att vi inte stillatigande kunde åse det, och eftersom de kommunala myndigheterna gjort vad som var möjligt då det gällt att försöka förmå det aktuella bolaget att avstå från planerna – men utan resultat – ansåg vi att ett ingripande från statsmakterna var motiverat.

Hela synsättet i den nya trafikpolitiken talar för att vi skall utnyttja järnvägens resurser bättre. NKLJ-banan är en resurs som ligger nära nog outnyttjad i dag. Vid sidan om den stora kvantitet virke som nu fraktas på

landsväg torde förutsättningar finnas för att återinföra persontrafiken med tanke på det mycket stora antal pendlare – omkring 2 000 arbetspendlare samt ett stort antal gymnasieelever – som varje dag trafikerar sträckan Karlstad–Forshaga–Deje. Genom den situation som f. n. råder på oljemarknaden är f. ö. motiven för ett bibehållande av NKLJ-banan i dag ännu starkare än när vi skrev motionen under allmänna motionstiden.

Samtliga kommuner som är berörda av NKLJ-banan har engagerat sig i den här frågan, liksom föreningar och grupper. En namninsamling har också genomförts och listor översänts till berörda utskott och departement. Alla kräver ett agerande från statsmakternas sida.

Utskottets avstyrkande av motionen verkar vara mest av formell karaktär och bero på att det inte har kommit in någon framställning från ägarna – och jag skall därför inte yrka bifall till vår motion. Men får jag tolka utskottets skrivning så, att om det hade funnits en sådan framställning så hade utskottet ställt sig välvilligt till vårt krav på en utredning om möjligheterna till ett statligt övertagande? Och om det kommer en sådan framställning, kan vi då förvänta oss en positiv behandling?

BERTIL FISKESJÖ (c):

Herr talman! Jag har begärt ordet för att något diskutera en fråga, som är särskilt viktig för den region som jag kommer från, men också från principiell synpunkt viktig rent allmänt. Det gäller frågan om fasta förbindelser med Danmark. Min avsikt är att så småningom ställa en preciserad fråga till kommunikationsministern, som jag ser nu har återinträtt i kammaren.

Orsaken till att jag har sett det nödvändigt att särskilt ta upp frågan i den här debatten är bl. a. de uttalanden som kommunikationsministern gjorde i en frågedebatt för några dagar sedan. Jag återkommer till detta. Som vi vet finns det ånyo en del intressenter, som vill väcka till liv frågan om en bro mellan Malmö och Köpenhamn och som mullrar en hel del. Politiskt och lokalt är det främst socialdemokrater och moderater men även en del folkpartister som agerar. Kommunikationsministerns uttalande gör det synnerligen oklart var regeringen står.

Ett avtal om brobygge slöts som bekant redan 1973. Detta avtal hade bl. a. såsom förutsättning att det skulle byggas en storflygplats på Saltholm i sundet mellan Malmö och Köpenhamn. Den förutsättningen gäller inte längre. Avtalet led f. ö. av sådana brister att kommunikationsministrarna i Danmark och Sverige hade helt olika uppfattningar om vad det innebar i viktiga delar. Avtalet byggde också på en då vanlig och aningslös föreställning om att olja och bensin skulle fortsätta att flöda i billiga och rikliga strömmar. Inte heller denna förutsättning gäller längre.

Det allmänna miljömedvetandet var ännu 1973 svagt utvecklat på många håll. Det begränsade och kortsiktiga sektorstänkandet bestämde handlingsmönstret även på trafikområdet. Också härvidlag borde förutsättningarna nu vara helt annorlunda. Men så tycks inte vara fallet i vida och inflytelserika kretsar. Hos folk i gemen har det dock skett en stor förändring, och detta bör man inte kunna nonchalera. Avtalet föll den gången. Det var danskarnas

förtjänst.

Centern tog ställning mot bron redan 1973, när den var uppe till beslut i riksdagen, och de argument som vi då anförde har bara växt i styrka. Jag skall inte rada upp alla skälen nu igen. Det har jag haft tillfälle att göra i flera tidigare kammardebatter. I ett mycket kort sammandrag är de följande:

För det första måste det från strikt trafikförsörjningssynpunkt vara galet att dra ner och samla trafiken från stora delar av Sverige för överföring till Danmark genom en av de folktätaste delarna av landet med redan nu mycket stor trafik och med besvärliga trafikproblem. Inte kan det vara en förnuftig trafikpolitik att medvetet verka för att tung trafik och personbilar i ständigt tätande led skall dundra ner genom sydvästra Skåne.

För det andra skulle en bilbro mellan Malmö och Köpenhamn strida mot praktiskt taget alla vettiga övergripande aspekter inom samhällsplanering, resursanvändning och miljöpolitik. De som har talat för en bilbro och som fortfarande framhärdar argumenterar alltfört som om det hela bara gällde att leda över så många bilar som möjligt mellan de båda metropolerna på ett behändigt sätt. Deras synsätt är således begränsat till att gälla från brofäste till brofäste. Så inskränkt kan man dock inte bedöma stora trafikfrågor. Det har vi från centern hävdlat genom alla år. En samlad bedömning av effekterna måste bestämma handlandet. Helt allmänt har vi under senare år börjat få gehör för detta synsätt. Det märks på den debatt som har förts här i dag, och det är bra. Men detta förändrade synsätt bör också styra de konkreta besluten.

I såväl propositionen som utskottsbetänkandet finns det en hel del kloka ord om nödvändigheten att spara energi, inte minst olja och bensin, att främja kollektiva transportmedel och att helt allmänt reducera miljöstörningarna. Ett beslut om en bilbro mellan Malmö och Köpenhamn skulle gå stick i stäv med såväl dessa som en rad andra mycket viktiga målsättningar, bl. a. nödvändigheten att bevara den bästa åkerjord vi har i landet och att inte spolia knappa allemansrättsliga rekreationsområden. Brobyggarplanerna borde således helt kunna avföras från dagordningen.

Det enda vettiga är naturligtvis, om vi skall ha en fast förbindelse, att se till att vi får en överföring med kollektiva trafikmedel i norra Skåne, dvs. en led mellan Helsingborgsområdet och Helsingör. Det blev också riksdagens rekommendation i november 1975, i enlighet med trafikutskottets förslag 1975/76:4.

I kommunikationsdelen till årets statsverksproposition signalerade kommunikationsministern att nya överläggningar med Danmark nu skulle komma till stånd. För att medverka till att dessa överläggningar inte gick snett från början motionerade vi från centern i frågan under den allmänna motionstiden. Man vet ju aldrig riktigt vad folkpartiregeringen kan hitta på.

Med anledning av motionerna upprepar trafikutskottet enhälligt sitt tidigare ställningstagande. Det är således inte det som oroar mig.

Det som är oroande är vad jag antydde inledningsvis, nämligen innehållet i de uttalanden som Anitha Bondestam gjorde i en frågedebatt tisdagen den 29 maj. Hon yttrade där bl. a. som en summering: "Regeringen är alltså inte låst

utan kan mycket väl fatta beslut om båda lederna på en gång." Detta och en hel del annat som hon framhöll kan inte tolkas på annat sätt än att hon nu är i färd med att dra i gång förhandlingar även om bilbrobyggandet för fullt.

Med anledning av detta vill jag, herr talman, till kommunikationsministern ställa följande fråga: Tänker kommunikationsministern vid de förestående förhandlingarna bortse från riksdagens snart två gånger antagna rekommendation, och vilka särskilda skäl eller fullmakter kommer hon i så fall att stödja sig på?

I detta anförande instämde Thorsten Larsson (c).

CARL-WILHELM LOTHIGIUS (m) kort genmäle:

Herr talman! Det är kanske nödvändigt att replikera Bertil Fiskesjö när det gäller hans synpunkter på de fasta förbindelserna över Öresund.

Han slår in öppna dörrar i sitt resonemang och tar upp någonting som just nu inte alls diskuteras. Efter diskussionen 1973, efter danskarnas ställningstagande, efter det att det var klart att det inte skulle bli någon flygplats på Saltholm f. n., blev vi överens om här att i första hand satsa på HH-linjen i stället för att göra en vägbro mellan Malmö och Köpenhamn.

Jag kan inte förstå att den här frågan är intressant i nuvarande situation. Det är möjligtvis ett framtidsprojekt, mot bakgrund av att nya händelser kan inträffa. Men att ta upp saken i denna debatt tycker jag är malplacerat.

Jag vidhåller alltså den uppfattning som vi från moderaternas sida har intagit, att det i första hand är HH-linjen som är aktuell för de förbindelser som vi eventuellt skall ha med Danmark.

BERTIL FISKESJÖ (c) kort genmäle:

Herr talman! Carl-Wilhelm Lothigius svarade på de frågor jag ställde till kommunikationsministern. Jag hoppas att hon så småningom svarar för sig själv.

Jag riktade inte min fråga till utskottet – jag vet vad som står i utskottsbetänkandet – men som replik till Carl-Wilhelm Lothigius vill jag uppmana honom att i den här frågan ta litet närmare kontakter med sina partibröder i Skåne. De har under senare tid på ett mycket uppmärksammat och intensivt sätt igen börjat gå i bräsch för brobygget, som enligt min mening ur en lång rad synpunkter var dödfött redan när tanken första gången kom upp.

CARL-WILHELM LOTHIGIUS (m) kort genmäle:

Herr talman! Jag tycker det är bra att mina partibröder där nere har aktiverat sig på det här området för att undersöka om det finns nya förutsättningar som ger underlag till nya ställningstaganden. Om det finns sådana förutsättningar, så har jag principiellt ingenting emot att en sådan bro skulle byggas. Men det får ju ske på de premisser som vi här i riksdagen har fastställt, och då måste först och främst flygplatsen på Saltholm komma till

stånd. Att det i nuvarande läge inte finns underlag för ett sådant beslut är ganska klart.

BERTIL FISKESJÖ (c) kort genmäle:

Herr talman! Carl-Wilhelm Lothigius bör då tala om detta för sina partibröder, som agerar mycket intensivt för en bro fastän planerna på Saltholm inte alls är aktuella.

GUNNEL JONÄNG (c):

Herr talman! Jag har under den senaste månaden ålagt mig stor restriktivitet när det gäller anföranden i kammaren, och jag hoppas därför på kammarens tillgift när jag nu tar några minuter i anspråk av vår dyrbara tid.

En god trafikpolitik är en av förutsättningarna för att åstadkomma ett mer jämlikt samhälle med mer jämlika förhållanden i landets olika regioner. En god trafikpolitik har, som vi vet, stor betydelse för sysselsättning och utveckling i regionerna. En väl fungerande kollektivtrafik har också betydelse för jämställdheten, nämligen för kvinnors möjlighet till arbete ute på arbetsmarknaden. Det är detta som gör att jag som motionär har engagerat mig mycket i de här frågorna.

Inte minst godstrafiken är en viktig fråga, och jag instämmer givetvis helt i vad som sägs i centerreservationen, där man ser med oro på att allt större del av godstrafiken förs över från järnväg till landsväg. Man pekar också på energiskäl, miljöhänsyn och trafiksäkerhetsaspekter, som talar för att man så långt det går skall behålla godstrafiken på järnväg. SJ:s godstrafik måste över huvud taget göras mer konkurrenskraftig.

I sammanhanget måste jag relatera ett underligt beslut som SJ har fattat. Det skall träda i kraft om någon vecka och gäller godshanteringen i Bollnäs. Jag tycker närmast att det är ett grönköpingsmässigt beslut. Nästan all stycke-godshantering skall föras över till godsterminal i Gävle. Godset fraktas sedan med bil mellan Gävle och Bollnäs, utom tjänstegods, som skall gå med tåg. Men någon tågindragning skall inte göras. Samma tåg som tidigare skall gå dagligen till Bollnäs och vidare till Aifta, Edsbyn och Arbrå, men Bollnäs-vagnarna skall dras in. Detta förefaller mig helt otroligt, och jag har svårt att förstå meningen med det hela.

Trafikområdeschefen säger i tidningarna att genom att lägga över transporter till bil får SJ bättre möjligheter att konkurrera om frakterna. Någon inbesparing lär det dock inte bli fråga om. Tre tjänster dras in i Bollnäs, men nya tjänster som chaufförer behövs i stället i Gävle. Det behövs också någon i Gävle som känner Bollnäs-förhållandena och kan lasta varorna.

Kommunen har sagt nej till detta. Industrierna är utomordentligt irriterade. Facket har protesterat på det skarpaste, och de anställda kommer i kläm. De är inte så många, men det är inte heller antalet det är fråga om när det gäller människors väl och ve.

Jag kan inte finna något positivt med denna omorganisation, ingen ekonomisk vinning för SJ och ingen bättre service. SJ hänger upp den bl. a. på

den bättre servicen, men industrierna är bekymrade och förväntar sig en sämre service. Det system man har i dag fungerar ypperligt, enligt talesmän för industrin, med väl avvägda och lämpliga tider för hämtning av gods.

Jag hoppas verkligen att SJ skall ta sitt förnuft till fånga och ompröva det här beslutet.

Över huvud taget måste, som jag sade, SJ:s godstrafik bli mer konkurrenskraftig. Det system som tillämpas i dag är inte funktionellt. Om man t. ex. skall skicka gods från Bollnäs till Ånge, så skall det först ned till Gävle, sedan till Sundsvall och därefter till Ånge. Det handlar om en veckas transporttid, och det är orimligt.

Jag noterar med tacksamhet att utskottet med anledning av bl. a. min motion om SJ-verkstaden i Bollnäs ger regeringen till känna sin uppfattning. Man säger att när det gäller denna verksamhet skall "arbetsmarknads- och regionalpolitiska synpunkter i vederbörlig mån beaktas. Vidare utgår utskottet från att den yrkeskunskap som nu finns vid verkstäderna tillvaratas. Det är också viktigt att vid den upprustning av järnvägen som utskottet har förordat SJ:s reparations- och serviceberedskap utnyttjas i största möjliga utsträckning." Jag tycker att detta bådär gott för SJ-verkstaden i Bollnäs.

Beträffande persontrafiken vill jag framhålla vikten av att även Gävleborgs inland får varannantimmeförbindelse med Stockholm i likhet med vad kustlandet redan har. Speciellt är i dag Ljusdal mycket dåligt tillgodosett.

I fråga om bandelen Ljusdal-Hudiksvall noterar jag att ett bifall till centerreservationen nr 1 innebär att bandelen kommer att hänföras till det bestående riksnätet, vilket begärts i en centermotion från Gävleborg. Jag kommer med stort intresse att följa voteringen. Riksdagsledamöterna i Gävleborg har alltså här möjlighet att medverka till att bevara bandelen, vilken är betydelsefull för norra Hälsingland och människorna där. Att rösta på centerreservationen är att säga ja till Ljusdal-Hudiksvall-banan.

Sjöfartsverkets redogörelse för sin syn på den framtida utvecklingen av sjötransport- och hamnstrukturen har ingett farhågor ute i regionerna. För Gävleborgs län föreslås att farledsområdet Gävleborg med Gävle som lotscentral även skall omfatta Hudiksvall och Söderhamn. Det innebär en koncentration av verksamheten till Gävle och en indragning av lotsplatserna på Hölick och i Ljusne. I en motion av mig och de övriga centerpartisterna på Gävleborgsbänken har vi på det bestämdaste motsatt oss en koncentration och därmed en utarmning av de mindre och medelstora hamnkommunerna. Också härvidlag kan jag konstatera att jag fått gehör i utskottet. Förslag om sjöfartsverkets organisation kommer alltså att prövas av riksdagen, och någon indragning av lotsplatser eller lotsuppassningsställen bör därför inte heller ske utan att riksdagen bereds tillfälle att ta ställning härtill.

Jag känner tillfredsställelse över utskottets positiva syn. Jag yrkar bifall till centerreservationerna och i övrigt till utskottets hemställan.

Kommunikationsministern ANITHA BONDESTAM:

Herr talman! Jag har fått två direkta frågor. Den ena ställdes av Bertil Fiskesjö och gällde en bro mellan Malmö och Köpenhamn.

Jag vill betona att jag i samma frågestund som Bertil Fiskesjö hänvisar till sade att i den breda remissomgången efter utredningen har utfallet varit sådant att man inte kan bortse från någotdera alternativet om fasta förbindelser över Öresund när man går in i överläggningar med den danska regeringen. Jag skall träffa den danske trafikministern under juni, och de diskussionerna skall inledas förutsättningslöst.

Den andra frågan ställdes av Sten Svensson – jag tror inte att han är i kammaren just nu – och gällde järnvägsdelen Göteborg–Nossebro. På en fråga av Sten Svensson tidigare i år svarade jag att det fanns anledning att avvakta med beslut om en eventuell nedläggning till dess att den trafikpolitiska propositionen förelåg. Jag syftade på den tanke som vi redan då hade – att det skulle utgå ett forskningsbidrag till de trafikanter som skulle bli berörda av en eventuell järnvägsnedläggning.

Om riksdagen i dag beslutar i enlighet med propositionen i den här delen, så kan man räkna med att regeringen kan fatta ett beslut beträffande denna järnvägsdel omedelbart efter sommaren. Vad som återstår är uppgifter för SJ om de aktuella möjligheterna att föra över det gods som nu går på denna järnvägssträcka till landsväg – och vilka forskningsbidrag som i så fall skulle bli aktuella för berörda trafikanter.

BERTIL FISKESJÖ (c) kort genmäle:

Herr talman! Det finns tydligen anledning att för såväl kommunikationsministern som kammarens ledamöter citera vad trafikutskottet faktiskt sagt och vad riksdagen beslutat år 1975: "Utskottet vill i detta sammanhang liksom tidigare framhålla att de möjligheter som järnvägstransporter erbjuder bör tas till vara i större utsträckning än som nu sker. Den starka tendens som redan föreligger att låta även långa landsvägstransporter ske med icke spårbundna transportmedel bör motverkas. Ökningen av godsmängden, befintliga vägars otillräcklighet, minskad trafiksäkerhet samt de från miljösynpunkt negativa verkningarna av den tunga lastbilstrafiken gör en ökning av järnvägstransporternas andel av den totala godstrafiken motiverad. Angivna skäl talar för en järnvägsförbindelse i HH-leden."

Om önskvärdheten av en bilbro mellan Malmö och Köpenhamn finns således inte ett ord. Riksdagen har inte senare fattat något beslut som går i annan riktning. Tvärtom går riksdagen nu om en stund att bekräfta sitt tidigare beslut.

Vad Anitha Bondestam tidigare har sagt och vad hon nu har sagt är synnerligen oroande av två skäl. För det första därför att hon tydligen tänker bortse från vad riksdagen beslutar. Hon tänker förhandla som om den här frågan över huvud taget inte varit uppe till beslut i riksdagen. För det andra har hon tydligen inget emot att inränga sig själv i brofrälsets perspektivlösa skara. Om Anitha Bondestam går in i förhandlingarna för att få fram en bro – det vill jag påpeka – är det för att arbeta för en lösning som till råga på allt strider mot det mesta hon själv pläderat för i sin egen proposition.

Det är verkligen till att vara liberalt kluven i överkant. Eller har Anitha Bondestam möjligen kommit på någonting som talar för att en bilbro kommer

att begränsa privatbilismen, främja kollektivtrafiken, reducera energislöseriet eller förbättra miljön för alla de människor som skall verka och bo i det område som brotrafiken skall bullra och osa igenom tur och retur!

Min fråga kvarstår: Kommer kommunikationsministern att inrikta förhandlingarna på ett brobygge eller ej?

STEN SVENSSON (m) kort genmäle:

Herr talman! Jag ber att få tacka kommunikationsministern för svaret på den fråga som jag ställde i mitt anförande. Låt mig här konstatera och slå fast, att svaret innebär en utfästelse att regeringen i den här frågan verkligen skall fatta beslut och ge besked omedelbart efter sommaren. Det är mycket tacknämligt med hänsyn till att man har väntat så länge i de berörda kommunerna.

Jag nämnde i mitt anförande att en ideell förening i Skara planerade att göra om banan till en museibana mellan Skara och Lundsbrunn. I anslutning härtill vill jag ställa en följdfråga till kommunikationsministern: Är fru Bondestam beredd att i samband med behandlingen av frågan positivt pröva också den framställning som föreningen har gjort?

Kommunikationsministern ANITHA BONDESTAM:

Herr talman! Först till Sten Svenssons fråga. Såvitt jag förstår är det utbildningsdepartementet som skall ta ställning till frågan om museijärnvägen.

Till Bertil Fiskesjö vill jag säga att riksdagen, mig veterligen, inte uttalat att frågan om en bro mellan Malmö och Köpenhamn över huvud taget inte skall diskuteras. I så fall hade man naturligtvis inte tillsatt en utredning beträffande fast förbindelse över Öresund, som också omfattade frågan om en broförbindelse mellan Malmö och Köpenhamn.

STEN SVENSSON (m) kort genmäle:

Herr talman! Jag är självfallet medveten om att även utbildningsdepartementet måste kopplas in på det här ärendet. Men med hänsyn till att SJ:s verksamhet lyder under kommunikationsdepartementet måste frågan bli föremål för gemensam beredning mellan kommunikationsdepartementet och utbildningsdepartementet.

Jag upprepar således min fråga om kommunikationsministern i de delar, för vilka kommunikationsministern är ansvarig, är beredd att positivt medverka till att föreningens framställning kan vinna gehör.

BERTIL FISKESJÖ (c) kort genmäle:

Herr talman! Jag har återgett riksdagens beslut, ordagrant uppläst ur utskottsbetänkandet. Naturligtvis skulle man kunna anföra mycket i denna fråga, men med tanke på att det tydligen inte går att få något klart besked från kommunikationsministern skall jag i stort sett avstå.

Politiskt kan man väl av vad som här utspelats dra den slutsatsen att vi inom centern än en gång får göra den här saken till en stor och viktig politisk

fråga.

Det är ju oerhört betydelsefullt att befolkningen i regionen inför valet verkligen får klart för sig var de politiska partierna står i ett ärende som mer än något annat berör de enskilda människornas miljö och allmänna trafikförhållanden.

Alla andra tycks vackla, och det är naturligtvis beklagansvärt. Men jag vet att det inte råder något tvivel om vilken uppfattning människorna i regionen har. De som i första hand berörs har samma ståndpunkt som centern.

HÅKAN WINBERG (m):

Herr talman! Under debatten tidigare i dag har man från flera håll med rätta strukit under järnvägens stora betydelse för glesbygden. Det gäller inte minst glesbygden i Norrlandslänen. Inlandsbanans tillkomst för omkring ett halvt sekel sedan har ju varit förutsättningen för utvecklingen av många orter. Det gäller också vad man kan kalla de tvärgående delarna av inlandsbanan, nämligen dem som binder ihop den egentliga delen med norra stambanan.

Behovet av att bevara inlandsbanan också för persontrafik och att rusta upp den har tagits upp i flera motioner från moderata samlingspartiet, bl. a. i några partimotioner. Jag noterar med tillfredsställelse att trafikutskottet delar den uppfattningen och att det i den delen inte finns några avvikande meningar. Statens ansvar för underhållet av inlandsbanan slås ånyo fast, liksom angelägenheten av en fortsatt medveten upprustning av banan.

Som en del av inlandsbanan kan man se järnvägslinjen Forsmo–Hoting. Den bandelen, som är 12 mil lång och kom till år 1925, går till stor del i Ångermanälvens dalgång. Bandelen är dock av låg standard och behöver rustas upp, om den skall kunna fylla den transportfunktion för befolkning och näringsliv inom Västernorrlands och Jämtlands län som är erforderlig. Under årens lopp har tyvärr ibland ifrågasatts om linjen skulle läggas ner, men då och då dess bättre också om en upprustning skulle ske.

Behovet av en upprustning av Forsmo–Hoting-banan har jag tagit upp i motionen nr 536. En upprustning som t. ex. möjliggör en höjning av axeltrycket skulle vara till fördel för godstrafiken men också för persontrafiken.

Det beslut som trafikutskottet föreslår riksdagen att fatta innebär för denna linje, liksom för andra, att den av regeringen föreslagna nedläggningsprövningen avvisas. Jag ser det så, att man nu har vunnit viktig tid och att även den här linjen får chansen att bevaras – också för persontrafik.

Herr talman! Jag anser att jag med utskottets ställningstagande har vunnit mitt syfte med motionen, och jag har därför inget yrkande.

KERSTIN NILSSON (s):

Herr talman! De egenartade förhållanden som är rådande på bandelarna Boden–Haparanda och Karungi–Övertorneå kan man inte underlåta att påtala. Det är fråga om en sådan försämring av servicen att man kan tala om skandal.

När man kl. 9.55 embarckerar rälsbussen i Övertorneå så har man fyra timmars och fem minuters färd till Boden. Avståndet från Övertorneå till Boden är inte ens 19 mil – per järnväg. Vem som helst kan räkna ut att om avståndet mellan två orter är knappt 19 mil och resan tar över fyra timmar så gör man inte ens 50 km/tim.

På den långa rälsbussresan från Övertorneå till Boden förekommer inte längre någon som helst servering, varken av kaffe eller förfriskningar. Rälsbussarna på sträckan är synnerligen obekväma, och underhållet av bandelen är kraftigt eftersatt – så man kan förstå ironiska röster som efterlyser säkerhetsbälten.

Det föranleder många att tro att genom förlängda restider och försämrad service i övrigt söker man så att säga "knäcka" Tornedalsbanan. Ännu färre resenärer, och SJ kan lägga ned trafik. Det ligger nära till hands för människor att tro att SJ tillämpar en sådan cynism. I så fall är det allvarligt, nu när tiden arbetar för en renässans för järnvägar som kollektivt kommunikationsmedel.

I en tid då olja betingar skyhöga priser och på litet sikt sinar, då man febrilt söker alternativa energikällor, då rycker de svenska järnvägarna, som kan drivas med inhemsk energi – elkraft – fram som ett ännu starkare alternativ i fråga om kommunikationer.

I motionen 2393 aktualiserar vi två krav, nämligen för det första en *upprustning* och *elektrifiering* av Tornedalsbanan, för det andra en utbyggnad av bangården i Haparanda.

Herr talman! Det är en rad omständigheter som medverkar till att bland f. n. trafiksvaga bandelar placera Boden–Haparanda-banan – och därmed även den relativt korta bandelen Karungi–Övertorneå – i en klass för sig. – Något som varken i propositionen eller utskottets betänkande beaktats.

Inledningsvis vill jag slå fast att Haparandabanan förmedlar en ökande nordisk och internationell trafik. Med den omfattning det nordiska samarbetet fått även på det trafikpolitiska området är det här inte bara fråga om en regional eller intern svensk angelägenhet utan numera även – minst sagt – en nordisk angelägenhet, då Boden–Haparanda-banan förmedlar internationell trafik över Haparanda–Torneå, syskonstäderna vid den svensk-finska gränsen.

Vill man emellertid se det hela i ett ännu större perspektiv kan man notera att det förhåller sig så att de finska och ryska järnvägarna har samma spårvidd. Det finska järnvägsnätet är så att säga knutet till det ryska, och man kan ibland få höra att den transsibiriska järnvägen börjar vid Haparanda–Torneå.

Via järnvägsbron över Torne älv och Tornedalsbanan sammanbinds detta väldiga järnvägssystem med den svenska stambanan och vidare med den europeiska kontinentens järnvägsnät. Det är många banor som här sammanlänkar folk och länder. Men en kedja är aldrig starkare än sin svagaste länk. Det är ingen överdrift att påstå – snarare en underdrift – att banan Boden–Haparanda är den svagaste länken i denna väldiga euroasiatiska kedja av kommunikationer till lands.

Vi har redan bevis på att man på finskt håll med växande oro ser hur bandelen Haparanda–Boden får förfalla utan att någonting görs. Från finsk sida, särskilt från järnvägs- och industrihåll i Finland, har önskemål uttalats om ökning av godstransporterna, särskilt av tyngre gods, runt Bottenviken. På senare tid, under vintern särskilt under veckoslut, har rent av kaotiska förhållanden varit rådande när det gäller godsbefordran från Finland. Gods i mängder, som kan ha motsvarat 15–16 hela godståg, har blivit stående i väntan på vidarebefordran. Det om något bevisar att den svagt konstruerade bandelen Haparanda–Boden utgör en flaskhals i trafiken till och från Finland.

I Finland frågar man sig om Sverige tänker isolera norra Finland.

För några år sedan träffades en nordisk överenskommelse om samarbete på transport- och kommunikationsområdet, där Sverige var det första land som ratificerade överenskommelsen. I denna konvention betonas "betydelsen av att samarbetet inom transport- och kommunikationsområdet utvidgas och fördjupas i riktning mot ett optimalt utnyttjande av de nordiska ländernas samlade resurser". Det som skett på finsk sida är att man under de senaste åren fram till riksgränsen i Torneå rustat upp den finska järnvägen för tung och snabb trafik.

I fråga om service är de finska järnvägarna, Valtion-rautatiet, långt före SJ. Man gör mycket för komfort och trivsel. Det förekommer t. ex. att finska resenärer på väg till rekreations- och vintersportorter placerar bilen på tåget för att bl. a. under resan kunna dansa på tågdiskotek.

Egentligen bör frågan om Haparandabanan anhängiggöras i Nordiska rådet, och jag vill fråga chefen för kommunikationsdepartementet i vilken ordning statsrådet vill medverka till att SJ:s riksförbindelse Haparanda–Torneå prövas i nordiskt sammanhang.

Det är mycket som tyder på att handeln i stort mellan öst och väst kommer att öka. Under den borgerliga trepartiregeringens tid för en manstark industridelegation över till Sovjet i syfte att öka handeln österut. Sedermera har man på svenskt håll uppmärksammat även Kina som en potentiell marknad.

Hur det än blir, erbjuder spårbundna transporter redan nu och särskilt framöver ett konkurrenskraftigt alternativ i fråga om transportkostnader.

När det gäller turism är vi redan på väg mot en normalisering på Nordkalotten. Hitintills har svenskar och finnar turistat i Sovjet – alltså ensidigt folk från väst. Det väldiga ryska riket med allt vad som där döljer sig kan dock inte hållas hermetiskt tillslutet hur länge som helst. Redan vid detta sekels början, då järnvägar byggdes, sades det i gränsbygderna och även här i Stockholm, att den ryska jätten vädrar havsluft, att den ryska jätten vill till Västerhavet. Det utrikespolitiska läget har sedan dess helt förändrats, men ryssarna har uttalat intresse för och redan kommit i gång med såväl kulturellt som idrottsligt utbyte på Nordkalotten.

Herr talman! I går afton framhöll en representant för regeringspartiet i upprepade inlägg här i kammaren att sjukvården i Övertorneå som ett föredöme. Bakgrunden härtill är bl. a. ett unikt samarbete över världens

fredligaste grüns. Det har kunnat ske trots knappa resurser, tack vare vilja och förmåga till samverkan och samordning av befintliga resurser.

Det är min förhoppning, herr talman, att man på enahanda sätt kan och vill förnuftigt lösa frågor om de kollektiva kommunikationerna i Tornedalen och över riksgränsen.

LENNART ANDERSSON (s):

Herr talman! Det betänkande från trafikutskottet som vi nu behandlar har mycket stor betydelse för Stockholmsregionen. Det är med tillfredsställelse jag konstaterar att utskottet nu föreslår riksdagen besluta att ge SJ i uppdrag att fullfölja projekteringen av ett dubbelspår mellan Älvsjö och Flemingsberg. Vad som särskilt är värdefullt i detta förslag till beslut är att man nu också anvisar medel till projekteringsarbetet.

Vad som speciellt måste poängteras är att detta dubbelspår är en förutsättning för att bygga Flemingsbergs station. Motiveringen för denna station har vi från socialdemokratiskt håll flerfaldiga gånger framfört i denna kammare, varför jag här i dag kan begränsa mig till att hänvisa till all den trafik som Huddinge sjukhus alstrar.

Enligt vår uppfattning är det inte möjligt att bygga Flemingsbergs station utan att också bygga det aktuella dubbelspåret på sträckan. Den uppfattningen har vi också stöd för hos SJ:s ledning. Det har framkommit vid alla de förhandlingar som under de senaste åren förts mellan SJ och landstinget i Stockholms län.

Skulle man ändå hålla fast vid en hypotetiska tanke och bygga Flemingsbergs station utan att bygga det aktuella dubbelspåret, skulle det få ske till priset av att en eller flera andra stationer utmed sträckan fick dras in. Detta vill vi från socialdemokratisk sida inte vara med om. Det skulle innebära en så kraftig försämring av den nuvarande kollektivtrafiken att det alternativet inte är realistiskt.

Det beslut som trafikutskottet nu föreslår riksdagen att fatta angående dubbelspåret mellan Älvsjö och Flemingsberg är, med den tolkning jag ger det, ett beslut som vi inom Stockholms län tar emot mycket positivt.

Beslutet innebär dessutom att SJ nu får i uppdrag att utreda de framtida förutsättningarna för den spårbundna trafiken i Stockholms län, såväl söder som norr om Stockholm. Beslutet innebär vidare att riksdagen nu ger *en* myndighet, nämligen SJ, i uppdrag att leda detta utredningsarbete. Därmed behöver det i fortsättningen inte uppstå någon diskussion om vilken myndighet som skall leda utredningsarbetet. Det är självklart att utredningsarbetet måste ske i samråd med såväl landstinget som kommunerna i Stockholms län.

Det är hög tid att detta beslut nu kommer. Alla människor i Stockholms län som är något insatta i kollektivtrafikens problem inser i dag att de olika spårsträckningarna – både söderut, västerut och norrut från Stockholm – har en otillräcklig kapacitet. Alla människor inser att vi i början av 1980-talet bildligt talat slår huvudet i taket. Det är inte möjligt att i fortsättningen utvidga och utveckla kollektivtrafiken i Stockholms län utan att öka

kapaciteten på banorna.

Det är av avgörande betydelse för hela regionen att kollektivtrafiken kan fungera på ett effektivt sätt. Det är en självklarhet, som inte särskilt behöver framhållas i denna kammare.

Jag vill dessutom säga några ord om Södertälje Södra och spårsträckningen till Järna.

Av vad utskottet skriver om projektering av ett dubbelspår, parallellt med det nuvarande spåret, på sträckan Älvsjö–Flemingsberg kan jag för min del inte dra någon annan slutsats än att grunden nu har lagts för en fortsatt parallell sträckning av spåret på hela sträckan till Järna.

Det är dessutom känt att SJ-chefen inte är främmande för en sådan lösning. Den här uppfattningen stämmer också helt med vad Södertälje kommun i enighet gett uttryck för i olika remissvar.

En sådan lösning av järnvägskommunikationerna med Södertälje borde också innebära att upprustningen och moderniseringen av Södertälje Södra station i hög grad påskyndas. Jag skall i dag inte ta upp tiden med att närmare beskriva alla de byggnadsmässiga missförhållanden som råder vid Södertälje Södra – de har utförligt beskrivits i min motion, och det har framhållits tiotigare i debatten i dag. Jag vill i stället begagna tillfället att kraftigt understryka önskvärldheten av att de här problemen får en helhetslösning när det gäller såväl de nya spårens sträckning som upprustningen av stationen vid Södertälje Södra. En sådan helhetslösning skulle undanröja riskerna för stagnation och tillbakagång i industristaden Södertälje. Enligt min uppfattning inåste det ha en avgörande betydelse i den här frågan.

Herr talman! Jag har inget särskilt yrkande.

Överläggningen var härmed slutad.

Mom. 1 och 2

Kammaren biföll vad utskottet i dessa moment hemställt.

Mom. 3

Propositioner gavs på bifall till dels utskottets hemställan, dels motionerna nr 1641 av Lars Werner m. fl. i motsvarande del och nr 2402 av Lars Werner m. fl., och förklarades den förra propositionen vara med övervägande ja besvarad. Sedan Eva Hjelmström begärt votering upplästes och godkändes följande voteringsproposition:

Den som vill att kammaren bifaller trafikutskottets hemställan i betänkandet nr 18 mom. 3 röstar ja,
den det ej vill röstar nej.

Vinner nej har kammaren bifallit motionerna nr 1641 av Lars Werner m. fl. i motsvarande del och nr 2402 av Lars Werner m. fl.

Vid omröstning genom uppresning förklarades flertalet av kammarens ledamöter ha röstat för ja-propositionen. Då Eva Hjelmström begärde

Nr 164

Fredagen den
1 juni 1979

Trafikpolitiken

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

Ja - 281
Nej - 14
Avstår - 3

Mom. 4

Utskottets hemställan bifölls.

Mom. 5

Propositioner gavs på bifall till dels utskottets hemställan, dels motionen nr 1641 av Lars Werner m. fl. i motsvarande del, och förklarades den förra propositionen vara med övervägande ja besvarad. Sedan Eva Hjelmström begärt votering upplästes och godkändes följande voteringsproposition:

Den som vill att kammaren bifaller trafikutskottets hemställan i betänkandet nr 18 mom. 5 röstar ja,
den det ej vill röstar nej.
Vinner nej har kammaren bifallit motionen nr 1641 av Lars Werner m. fl. i motsvarande del.

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

Ja - 285
Nej - 15

Mom. 6-8

Kammaren biföll vad utskottet i dessa moment hemställt.

Mom. 9

Propositioner gavs på bifall till dels utskottets hemställan, dels reservationen nr 1 av Arne Persson m. fl., och förklarades den förra propositionen vara med övervägande ja besvarad. Sedan Rune Torwald begärt votering upplästes och godkändes följande voteringsproposition:

Den som vill att kammaren bifaller trafikutskottets hemställan i betänkandet nr 18 mom. 9 röstar ja,
den det ej vill röstar nej.
Vinner nej har kammaren bifallit reservationen nr 1 av Arne Persson m. fl.

Vid omröstning genom uppresning förklarades flertalet av kammarens ledamöter ha röstat för ja-propositionen. Då Rune Torwald begärde rösträk-

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

Ja – 208
Nej – 92

Nr 164

Fredagen den
1 juni 1979

Trafikpolitiken

Mom. 10

Utskottets hemställan bifölls.

Mom. 11

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

Den som vill att kammaren bifaller trafikutskottets hemställan i betänkandet nr 18 mom. 11 röstar ja,

den det ej vill röstar nej.

Vinner nej har kammaren bifallit reservationen nr 2 av Carl-Wilhelm Lothigius m. fl.

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

Ja – 252
Nej – 47

Mom. 12

Propositioner gavs på bifall till dels utskottets hemställan, dels reservationen nr 3 av Arne Persson m. fl., och förklarades den förra propositionen vara med övervägande ja besvarad.

Mom. 13–15 a

Kammaren biföll vad utskottet i dessa moment hemställt.

Mom. 15 b

Propositioner gavs på bifall till dels utskottets hemställan, dels motionen nr 2226 av Ove Karlsson m. fl. i motsvarande del, och förklarades den förra propositionen vara med övervägande ja besvarad.

Mom. 15 c

Utskottets hemställan bifölls.

Mom. 15 d

Propositioner gavs på bifall till dels utskottets hemställan, dels motionen nr 2381 av Lars-Ove Hagberg i motsvarande del, och förklarades den förra

145

Nr 164

Fredagen den
1 juni 1979

Trafikpolitiken

propositionen vara med övervägande ja besvarad. Sedan Eva Hjelmström begärt votering upplästes och godkändes följande voteringsproposition:

Den som vill att kammaren bifaller trafikutskottets hemställan i betänkandet nr 18 mom. 15 d röstar ja,
den det ej vill röstar nej.

Vinner nej har kammaren bifallit motionen nr 2381 av Lars-Ove Hagberg i motsvarande del.

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

Ja - 272
Nej - 17
Avstår - 9

Mom. 16 a och b

Kammaren biföll vad utskottet i dessa moment hemställt.

Mom. 16 c

Propositioner gavs på bifall till dels utskottets hemställan, dels motionen nr 2382 av Eva Hjelmström och Nils Berndtson, och förklarades den förra propositionen vara med övervägande ja besvarad. Sedan Eva Hjelmström begärt votering upplästes och godkändes följande voteringsproposition:

Den som vill att kammaren bifaller trafikutskottets hemställan i betänkandet nr 18 mom. 16 c röstar ja,
den det ej vill röstar nej.

Vinner nej har kammaren bifallit motionen nr 2382 av Eva Hjelmström och Nils Berndtson.

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

Ja - 273
Nej - 18
Avstår - 9

Mom. 17-20

Kammaren biföll vad utskottet i dessa moment hemställt.

Mom. 21

Propositioner gavs på bifall till dels utskottets hemställan, dels motionerna nr 460 av Elvy Nilsson m. fl. samt nr 1939 av Nils Berndtson och Eva

Hjelmström, och förklarades den förra propositionen vara med övervägande ja besvarad. Sedan Eva Hjelmström begärt votering upplästes och godkändes följande voteringsproposition:

Nr 164

Fredagen den
1 juni 1979

Den som vill att kammaren bifaller trafikutskottets hemställan i betänkandet nr 18 mom. 21 röstar ja,
den det ej vill röstar nej.

Trafikpolitiken

Vinner nej har kammaren bifallit motionerna nr 460 av Elvy Nilsson m. fl. samt nr 1939 av Nils Berndtson och Eva Hjelmström.

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

Ja - 281
Nej - 19

Mom. 22-27 c

Kammaren biföll vad utskottet i dessa moment hemställt.

Mom. 27 d

Propositioner gavs på bifall till dels utskottets hemställan, dels motionen nr 639 av Rolf Hagel och Alf Lövenborg, och förklarades den förra propositionen vara med övervägande ja besvarad. Sedan Alf Lövenborg begärt votering upplästes och godkändes följande voteringsproposition:

Den som vill att kammaren bifaller trafikutskottets hemställan i betänkandet nr 18 mom. 27 d röstar ja,
den det ej vill röstar nej.

Vinner nej har kammaren bifallit motionen nr 639 av Rolf Hagel och Alf Lövenborg.

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

Ja - 284
Nej - 14
Avstår - 1

Mom. 28-30

Kammaren biföll vad utskottet i dessa moment hemställt.

Mom. 31 och 32

Propositioner gavs på bifall till
1:o) utskottets hemställan,

2:o) reservationen nr 5 av Arne Persson m. fl.,

3:o) reservationen nr 6 av Carl-Wilhelm Lothigius m. fl. samt

4:o) utskottets hemställan med den ändring däri som föränleddes av bifall till motionen nr 1427 av Lars Werner m. fl. i motsvarande del, och förklarades den förstnämnda propositionen vara med övervägande ja besvarad. Då Rune Torwald begärde votering upptogs för bestämmande av kontraposition i huvudvoteringen de återstående propositionerna, av vilka den under 2:o) angivna förklarades ha flertalets mening för sig. Sedan Georg Danell begärt votering upptogs för bestämmande av kontraposition i voteringen om kontraposition i huvudvoteringen ånyo propositionerna under 3:o) och 4:o), av vilka den under 3:o) angivna förklarades ha flertalets mening för sig. Eva Hjelmström begärde emellertid votering, varför följande voteringsproposition upplästes och godkändes:

Den som vill att kammaren till kontraposition i voteringen om kontraposition i huvudvoteringen angående trafikutskottets hemställan i betänkandet nr 18 mom. 31 och 32 antar reservationen nr 6 av Carl-Wilhelm Lothigius m. fl. röstar ja, den det ej vill röstar nej.

Vinner nej har kammaren till kontraposition i förstnämnda votering antagit utskottets hemställan med den ändring däri som föränleddes av bifall till motionen nr 1427 av Lars Werner m. fl. i motsvarande del.

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

Ja - 48
Nej - 16
Avstår - 232

I enlighet härmed blev följande voteringsproposition för voteringen om kontraposition i huvudvoteringen uppläst och godkänd:

Den som vill att kammaren till kontraposition i huvudvoteringen angående trafikutskottets hemställan i betänkandet nr 18 mom. 31 och 32 antar reservationen nr 5 av Arne Persson m. fl. röstar ja, den det ej vill röstar nej.

Vinner nej har kammaren till kontraposition i nämnda votering antagit reservationen nr 6 av Carl-Wilhelm Lothigius m. fl.

Vid omröstning genom uppresning förklarades flertalet av kammarens ledamöter ha röstat för ja-propositionen. Då Georg Danell begärde rösträk-

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

Ja - 76
Nej - 48
Avstår - 175

Nr 164

Fredagen den
1 juni 1979

Trafikpolitiken

I enlighet härmed upplästes och godkändes följande voteringsproposition för huvudvoteringen:

Den som vill att kammaren bifaller trafikutskottets hemställan i betänkandet nr 18 mom. 31 och 32 röstar ja,

den det ej vill röstar nej.

Vinner nej har kammaren bifallit reservationen nr 5 av Arne Persson m. fl.

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

Ja - 171
Nej - 79
Avstår - 49

Mom. 33

Propositioner gavs på bifall till dels utskottets hemställan, dels utskottets hemställan med den ändring däri som föranleddes av bifall till motionerna nr 323 av Lennart Andersson och nr 635 av Tore Claeson, och förklarades den förra propositionen vara med övervägande ja besvarad. Sedan Tore Claeson begärt votering upplästes och godkändes följande voteringsproposition:

Den som vill att kammaren bifaller trafikutskottets hemställan i betänkandet nr 18 mom. 33 röstar ja,

den det ej vill röstar nej.

Vinner nej har kammaren bifallit utskottets hemställan med den ändring däri som föranleds av bifall till motionerna nr 323 av Lennart Andersson och nr 635 av Tore Claeson.

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

Ja - 268
Nej - 26
Avstår - 2

Mom. 34

Propositioner gavs på bifall till dels utskottets hemställan, dels utskottets hemställan med den ändring däri som föranleddes av bifall till motionen nr 324 av Nils Berndtson m. fl., och förklarades den förra propositionen vara med övervägande ja besvarad. Sedan Eva Hjelmström begärt votering upplästes och godkändes följande voteringsproposition:

Den som vill att kammaren bifaller trafikutskottets hemställan i betänkandet nr 18 mom. 34 röstar ja,
den det ej vill röstar nej.

Vinner nej har kammaren bifallit utskottets hemställan med den ändring däri som föranleds av bifall till motionen nr 324 av Nils Berndtson m. fl.

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

Ja - 284
Nej - 14

Mom. 35-42

Kammaren biföll vad utskottet i dessa moment hemställt.

Mom. 43

Propositioner gavs på bifall till dels utskottets hemställan, dels reservationen nr 7 av Alfred Håkansson m. fl., och förklarades den förra propositionen vara med övervägande ja besvarad.

Mom. 44

FÖRSTE VICE TALMANNEN: Propositioner ställs först beträffande länsvägar. Därefter företas utskottets hemställan i övrigt till avgörande i ett sammanhang.

L ä n s v ä g a r

Propositioner gavs på bifall till dels utskottets hemställan med godkännande av utskottets motivering, dels utskottets hemställan med godkännande av den i reservationen nr 8 av Alfred Håkansson m. fl. anförda motiveringen, och förklarades den förra propositionen vara med övervägande ja besvarad. Sedan Rune Torwald begärt votering upplästes och godkändes följande voteringsproposition:

Den som vill att kammaren bifaller trafikutskottets hemställan i betänkandet nr 18 mom. 44 såvitt avser länsvägar med godkännande av utskottets motivering röstar ja,
den det ej vill röstar nej.

Vinner nej har kammaren bifallit utskottets hemställan med godkännande av den i reservationen nr 8 av Alfred Håkansson m. fl. anförda motiveringen.

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

Ja - 208
Nej - 91

Utskottets hemställan i övrigt

Propositioner gavs på bifall till dels utskottets hemställan med godkännande av utskottets motivering, dels utskottets hemställan med den ändring i motiveringen som föreslagits i reservationen nr 9 av Carl-Wilhelm Lothigius m. fl., och förklarades den förra propositionen vara med övervägande ja besvarad. Sedan Georg Danell begärt votering upplästes och godkändes följande voteringsproposition:

Den som vill att kammaren bifaller trafikutskottets hemställan i betänkandet nr 18 mom. 44 i övrigt med godkännande av utskottets motivering röstar ja,
den det ej vill röstar nej.

Vinner nej har kammaren bifallit utskottets hemställan med den ändring i motiveringen som föreslagits i reservationen nr 9 av Carl-Wilhelm Lothigius m. fl.

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

Ja - 250
Nej - 48

Mom. 45-47

Kammaren biföll vad utskottet i dessa moment hemställt.

Mom. 48

Propositioner gavs på bifall till dels utskottets hemställan, dels reservationen nr 10 av Carl-Wilhelm Lothigius m. fl., och förklarades den förra propositionen vara med övervägande ja besvarad. Sedan Georg Danell begärt votering upplästes och godkändes följande voteringsproposition:

Den som vill att kammaren bifaller trafikutskottets hemställan i betänkandet nr 18 mom. 48 röstar ja,
den det ej vill röstar nej.
Vinner nej har kammaren bifallit reservationen nr 10 av Carl-Wilhelm Lothigius m. fl.

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

Ja - 221
Nej - 76
Avstår - 2

Mom. 49

Propositioner gavs på bifall till dels utskottets hemställan, dels reservationen nr 11 av Rolf Sellgren, och förklarades den förra propositionen vara med övervägande ja besvarad. Sedan Rolf Sellgren begärt votering upplästes och godkändes följande voteringsproposition:

Den som vill att kammaren bifaller trafikutskottets hemställan i betänkandet nr 18 mom. 49 röstar ja,
den det ej vill röstar nej.
Vinner nej har kammaren bifallit reservationen nr 11 av Rolf Sellgren.

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

Ja - 268
Nej - 31

Mom. 50-54

Kammaren biföll vad utskottet i dessa moment hemställt.

Mom. 55 a

Propositioner gavs på bifall till dels utskottets hemställan, dels motionen nr 2133 av Lars Werner m. fl. i motsvarande del, och förklarades den förra propositionen vara med övervägande ja besvarad. Sedan Eva Hjelmström begärt votering upplästes och godkändes följande voteringsproposition:

Den som vill att kammaren bifaller trafikutskottets hemställan i betänkandet nr 18 mom. 55 a röstar ja,
den det ej vill röstar nej.
Vinner nej har kammaren bifallit motionen nr 2133 av Lars Werner m. fl. i motsvarande del.

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

Ja - 283
Nej - 14

Mom. 55 b och mom. 56–59

Kammaren biföll vad utskottet i dessa moment hemställt.

Mom. 60

Propositioner gavs på bifall till dels utskottets hemställan, dels reservationen nr 12 av Rolf Sellgren, och förklarades den förra propositionen vara med övervägande ja besvarad. Sedan Rolf Sellgren begärt votering upplästes och godkändes följande voteringsproposition:

Den som vill att kammaren bifaller trafikutskottets hemställan i betänkandet nr 18 mom. 60 röstar ja,
den det ej vill röstar nej.

Vinner nej har kammaren bifallit reservationen nr 12 av Rolf Sellgren.

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

Ja – 270
Nej – 29

Mom. 61–66

Kammaren biföll vad utskottet i dessa moment hemställt.

Mom. 67

Propositioner gavs på bifall till dels utskottets hemställan, dels motionerna nr 458 av Ove Karlsson m. fl. och nr 1424 av Rolf Rämngård m. fl. i motsvarande del, och förklarades den förra propositionen vara med övervägande ja besvarad.

Mom. 68 a

Utskottets hemställan bifölls.

Mom. 68 b

Propositioner gavs på bifall till dels utskottets hemställan, dels motionen nr 1407 av Karl Hallgren m. fl., och förklarades den förra propositionen vara med övervägande ja besvarad. Sedan Karl Hallgren begärt votering upplästes och godkändes följande voteringsproposition:

Den som vill att kammaren bifaller trafikutskottets hemställan i betänkandet nr 18 mom. 68 b röstar ja,
den det ej vill röstar nej.

Vinner nej har kammaren bifallit motionen nr 1407 av Karl Hallgren m. fl.

Nr 164

Fredagen den
1 juni 1979

Trafikpolitiken

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

Ja - 279
Nej - 14
Avstår - 4

Mom. 69

Propositioner gavs på bifall till dels utskottets hemställan, dels motionen nr 970 av Oswald Söderqvist och Tore Claeson, och förklarades den förra propositionen vara med övervägande ja besvarad. Sedan Karl Hallgren begärt votering upplästes och godkändes följande voteringsproposition:

Den som vill att kammaren bifaller trafikutskottets hemställan i betänkandet nr 18 mom. 69 röstar ja,
den det ej vill röstar nej.

Vinner nej har kammaren bifallit motionen nr 970 av Oswald Söderqvist och Tore Claeson.

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

Ja - 281
Nej - 13
Avstår - 3

Mom. 70

Propositioner gavs på bifall till dels utskottets hemställan, dels motionen nr 1948 av Bertil Måbrink m. fl., och förklarades den förra propositionen vara med övervägande ja besvarad. Sedan Karl Hallgren begärt votering upplästes och godkändes följande voteringsproposition:

Den som vill att kammaren bifaller trafikutskottets hemställan i betänkandet nr 18 mom. 70 röstar ja,
den det ej vill röstar nej.

Vinner nej har kammaren bifallit motionen nr 1948 av Bertil Måbrink m. fl.

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

Ja - 280
Nej - 13
Avstår - 1

Mom. 71-77

Kammaren biföll vad utskottet i dessa moment hemställt.

Mom. 78

Propositioner gavs på bifall till dels utskottets hemställan, dels reservationen nr 13 av Sven Mellqvist m. fl., och förklarades den förra propositionen vara med övervägande ja besvarad. Sedan Bertil Zachrisson begärt votering upplästes och godkändes följande voteringsproposition:

Den som vill att kammaren bifaller trafikutskottets hemställan i betänkandet nr 18 mom. 78 röstar ja,
den det ej vill röstar nej.

Vinner nej har kammaren bifallit reservationen nr 13 av Sven Mellqvist m. fl.

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

Ja - 92
Nej - 142
Avstår - 62

Mom. 79-82

Kammaren biföll vad utskottet i dessa moment hemställt.

Mom. 83

Propositioner gavs på bifall till dels utskottets hemställan, dels reservationen nr 14 av Arne Persson m. fl., och förklarades den förra propositionen vara med övervägande ja besvarad. Sedan Rune Torwald begärt votering upplästes och godkändes följande voteringsproposition:

Den som vill att kammaren bifaller trafikutskottets hemställan i betänkandet nr 18 mom. 83 röstar ja,
den det ej vill röstar nej.

Vinner nej har kammaren bifallit reservationen nr 14 av Arne Persson m. fl.

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

Ja - 215
Nej - 77
Avstår - 4

Fredagen den
1 juni 1979

Förbud mot investeringar i Sydafrika och Namibia

Mom. 84-96

Kammaren biföll vad utskottet i dessa moment hemställt.

Mom. 97

Propositioner gavs på bifall till dels utskottets hemställan, dels reservationen nr 15 av Sven Mellqvist m. fl., och förklarades den förra propositionen vara med övervägande ja besvarad. Sedan Bertil Zachrisson begärt votering upplästes och godkändes följande voteringsproposition:

Den som vill att kammaren bifaller trafikutskottets hemställan i betänkandet nr 18 mom. 97 röstar ja,
den det ej vill röstar nej.

Vinner nej har kammaren bifallit reservationen nr 15 av Sven Mellqvist m. fl.

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

Ja - 153
Nej - 141
Avstår - 2

Mom. 98-100

Kammaren biföll vad utskottet i dessa moment hemställt.

§ 6 Föredrogs

Trafikutskottets betänkande

1978/79:27 med anledning av propositionen 1978/79:111 om åtgärder mot krångel och onödig byråkrati m. m. såvitt avser lagförslagen 1-7 och avsnitt 3.9 om förenkling och modernisering av bestämmelserna om statsbidrag till enskild och kommunal väghållning m. m. i bilaga 5 (kommunikationsdepartementet) jämte motioner

Utskottets hemställan bifölls.

§ 7 Förbud mot investeringar i Sydafrika och Namibia

Föredrogs utrikesutskottets betänkande 1978/79:33 med anledning av propositionen 1978/79:196 med förslag till lag om förbud mot investeringar i Sydafrika och Namibia jämte motioner.

I propositionen 1978/79:196 (handelsdepartementet) hade regeringen efter föredragning av handelsministern Hadar Cars lagt fram förslag till lag om förbud mot investeringar i Sydafrika och Namibia. Lagens syfte var att

begränsa den svenska näringsverksamheten där och att därigenom öka det internationella trycket på den sydafrikanska regimen och påverka dess raspolitik.

Den nya lagstiftningen hade föreslagits träda i kraft den 1 juli 1979.

I detta sammanhang hade behandlats

dels de under allmänna motionstiden vid 1977/78 års riksmöte väckta motionerna

1977/78:680 av Lars Werner m. fl. (vpk),

1977/78:1914 av Lars Werner m. fl. (vpk), såvitt nu var i fråga (yrkandet 7 till den del det avsåg Sydafrika),

dels den under allmänna motionstiden vid 1978/79 års riksmöte väckta motionen 1978/79:590 av Lars Werner m. fl. (vpk), vari såvitt nu var i fråga (yrkandet 5) hemställts att riksdagen som sin mening gav regeringen till känna att lagen om förbud mot nyinvesteringar i Sydafrika och Namibia borde utvidgas till att gälla allt svenskt ekonomiskt och tekniskt samarbete med Sydafrika,

dels de med anledning av propositionen väckta motionerna

1978/79:2678 av Gösta Bohman m. fl. (m), vari hemställts

1. att riksdagen uttalade att, i överensstämmelse med tidigare praxis, svenska sanktioner eller sanktionsliknande åtgärder riktade mot visst land skulle bygga på av FN:s säkerhetsråd fattade beslut eller rekommendationer,

2. att riksdagen beslutade att ge regeringen i uppdrag att uppta överläggningar med svenska företag om riktlinjer för svenska företags verksamhet i Sydafrika och Namibia,

3. att riksdagen beslutade avslå regeringens proposition,

1978/79:2679 av Joakim Ollén (m) och Håkan Winberg (m), vari hemställts

1. att riksdagen skulle avslå propositionen 1978/79:196,

2. att, om förslaget under punkt 1 icke vann riksdagens bifall,

a) riksdagen skulle besluta att stryka rekvisitet underlåtenhet ur lagförslaget 1 § punkterna 3 och 4 samt godkänna vad som anförts i motionen rörande straffansvar för svenskt moderbolag,

b) riksdagen hos regeringen begärde att förslag skyndsamt framlades till lagstiftning rörande ersättning för företag som lidit förlust till följd av nu förevarande lagförslag,

c) riksdagen beslutade att fängelse i högst sex månader skulle kunna följa på uppsåtligt brott mot lagen och att endast böter skulle kunna följa på gärning som skett av grov oaktsamhet,

d) riksdagen skulle avslå lagförslaget 8 § – innehållande regler om förverkande av utbyte av brott enligt lagen – och hos regeringen hemställa om

Förbud mot investeringar i Sydafrika och Namibia

Fredagen den
1 juni 1979

Förbud mot investeringar i Sydafrika och Namibia

förslag till reglering i denna del i enlighet med vad som anförts i motionen,

c) riksdagen beslutade att lagen skulle träda i kraft den 1 januari 1980, samt

1978/79:2680 av Lars Werner m. fl. (vpk), vari föreslagits att riksdagen skulle anta av motionärerna framlagt förslag till lag om ekonomisk bojkott av Sydafrika och Namibia, innebärande en total ekonomisk bojkott och ett avvecklande av alla ekonomiska band mellan Sverige och Sydafrika – lagen skulle gälla handel, luftfart, sjöfart och överföring av teknologi m. m.

Utskottet hemställde

1. att riksdagen skulle avslå motionerna 1977/78:680 och 1977/78:1914, yrkandet 7 såvitt nu var i fråga, angående överläggningar med företag resp. framläggande av förslag om investeringsförbud,

2. att riksdagen skulle avslå motionerna 1978/79:590, yrkandet 5, och 1978/79:2680 angående total ekonomisk bojkott av Sydafrika och Namibia,

3. att riksdagen skulle avslå motionen 1978/79:2678, yrkandet 1 angående uttalande om villkor för svenska sanktioner eller sanktionsliknande åtgärder mot annat land,

4. att riksdagen skulle avslå motionen 1978/79:2678, yrkandet 2 angående riktlinjer för svenska företags verksamhet i Sydafrika och Namibia,

5. att riksdagen skulle avslå motionen 1978/79:2678, yrkandet 3, och motionen 1978/79:2679, yrkandet 1 angående avslag på propositionen 1978/79:196,

6. att riksdagen beträffande rekvisitet underlåtenhet samt beträffande straffansvar för svenskt moderbolag med bifall till propositionen 1978/79:196 i denna del skulle avslå motionen 1978/79:2679, delyrkandet 2 a),

7. att riksdagen skulle avslå motionen 1978/79:2679, delyrkandet 2 b) angående ersättningsregler för lidna förluster till följd av förevarande lagförslag,

8. att riksdagen beträffande straffsatscr med bifall till propositionen 1978/79:196 i denna del skulle avslå motionen 1978/79:2679, delyrkandet 2 c),

9. att riksdagen beträffande förverkanderegler med bifall till propositionen 1978/79:196 i denna del skulle avslå motionen 1978/79:2679, delyrkandet 2 d),

10. att riksdagen beträffande tidpunkt för lagens ikraftträdande med bifall till propositionen 1978/79:196 i denna del och med avslag på motionen 1978/79:2679, delyrkandet 2 e), beslutade att lagen i fråga skulle träda i kraft den 1 juli 1979,

11. att riksdagen beträffande lagförslaget med bifall till propositionen 1978/79:196 och med avslag på motionen 1978/79:2678, yrkandet 3, samt motionen 1978/79:2679 skulle anta det i propositionen framlagda förslaget till lag om förbud mot investeringar i Sydafrika och Namibia.

Reservation hade avgivits av Allan Hernelius (m) och Ingrid Sundberg (m) som ansett

dels att utskottet under 3, 4 och 5 bort hemställa

3. att riksdagen med bifall till motionen 1978/79:2678, yrkandet 1, uttalade att, i överensstämmelse med tidigare praxis, svenska sanktioner eller sanktionsliknande åtgärder riktade mot visst land skulle bygga på av FN:s säkerhetsråd fattade beslut eller rekommendationer,

4. att riksdagen med bifall till motionen 1978/79:2678, yrkandet 2, som sin mening gav regeringen till känna vad reservanterna anfört om upptagande av överläggningar med svenska företag om riktlinjer för deras verksamhet i Sydafrika och Namibia,

5. att riksdagen med bifall till motionen 1978/79:2678, yrkandet 3, och motionen 1978/79:2679, yrkandet 1, skulle avslå propositionen 1978/79:196,

dels att – vid avslag på reservationens hemställan under 5 – utskottet under 6, 7, 8, 9, 10 och 11 bort hemställa

6. att riksdagen skulle

a) med bifall till motionen 1978/79:2679, delyrkandet 2 a), och med avslag på propositionen 1978/79:196 i motsvarande del besluta att rekvisitet underlåtenhet skulle utgå ur förevarande lagförslags 1 §, första stycket, punkterna 3 och 4, samt

b) som sin mening ge regeringen till känna vad reservanterna anfört om straffansvar för svenskt moderbolag,

7. att riksdagen med bifall till motionen 1978/79:2679, delyrkandet 2 b), beslutade hos regeringen hemställa att förslag skyndsamt framlades till lagstiftning rörande ersättning för företag som led förlust till följd av nu föreslagen lagstiftning,

8. att riksdagen beträffande straffsätser med bifall till motionen 1978/79:2679, delyrkandet 2 c), och med avslag på propositionen 1978/79:196 i motsvarande del (6 §) beslutade att fängelse i högst sex månader skulle kunna följa på uppsåtligt brott mot lagen och att endast böter skulle kunna följa på gärning som skett av grov oaktsamhet,

9. att riksdagen beträffande förverkanderegler med bifall till motionen 1978/79:2679, delyrkandet 2 d), skulle avslå propositionen 1978/79:196 i motsvarande del (8 §) och hos regeringen anhålla om förslag till annan reglering i detta avseende i enlighet med vad reservanterna anfört,

10. att riksdagen beträffande tidpunkt för lagens ikraftträdande med bifall till motionen 1978/79:2679, delyrkandet 2 e), och med avslag på propositionen 1978/79:196 i denna del beslutade att lagen i fråga skulle träda i kraft den 1 januari 1980,

11. att riksdagen – vid bifall till reservationens hemställan under 6–10 – med anledning av propositionen 1978/79:196 och med bifall till motionen 1978/79:2679, delyrkandena 2 a)–e), skulle anta av reservanterna framlagt förslag till lag om förbud mot investeringar i Sydafrika och Namibia.

Fredagen den
1 juni 1979

Förbud mot investeringar i Sydafrika och Namibia

ALLAN IERNELIUS (m):

Herr talman! Låt mig först för undvikande av varje missförstånd nämna att jag här icke talar som representant för utskottet utan i stället för dess två reservanter.

Därtill vill jag lägga att frågan om Namibia inte kommer att beröras i mitt anförande. En votering ägde ju rum i natt i FN:s generalförsamling om Namibia, varvid församlingen med stor majoritet – det var ingen nej-röst, tror jag – antog en mycket skarp resolution. EG-staterna lade ned sina röster, medan Sverige och Norge röstade med majoriteten, dock med uttrycklig reservation för en del av innehållet i resolutionen – den som gällde militära åtgärder. Att Namibiafrågan inte tas upp i detta anförande beror på att den krisen är relativt färsk. Länge såg det ut som om det skulle gå att nå en överenskommelse mellan västmakterna och Sydafrika, men sedan har situationen tillspetsats under de senaste dagarna. Dessutom har Namibia-krisen inte heller beaktats vid utformandet av propositionen.

Vidare bör tilläggas att frågan om Namibia i högsta grad är en FN-fråga. Det är mot FN som Sydafrika anses ha begått trolöshet. Krisen har skärpts därför att Sydafrika inte velat tillämpa den internationella domstolens utslag.

Herr talman! Sydafrika framstår i dag för oss som ett hårt och brutalt klassamhälle. Majoriteten av dess invånare är redan i och med födelsen dömda att deklasseras, dömda till en andra klass i det sydafrikanska samhället. Det är visserligen riktigt, som det sägs, att denna majoritet materiellt har en bättre ställning än färgade i många andra afrikanska länder. Det är vidare sant att de vita kom till landet den 6 april 1652 – för 300 år sedan, alltså före den nuvarande svarta majoriteten. Det är också sant att de vita, till skillnad från exempelvis fransmännen i Algeriet, icke har något eget moderland att ta sin tillflykt till. Vi känner ju alla till striderna mellan boer och engelsmän på sin tid.

Men detta ursäktar inte förhållandena i Sydafrika. Apartheidpolitiken står i klar strid med den i FN-stadgan inskrivna respekten för människan utan hänsyn till kön eller ras. Dessa förhållanden har Sverige liksom varje annan FN-medlem rätt och plikt att reagera mot.

Det är visserligen också sant att det råder förtryck och att kränkningar av de mänskliga rättigheterna förekommer på andra håll i världen. Kvinnan är förtrampad i många länder, ibland på det mest grymma sätt som genom påbjuden eller sedvanlig omskärkelse. Tortyr, våld och förtryck finns runt omkring oss. Politiska rättigheter i den mening vi lägger i dessa ord saknas i majoriteten av stater och för flertalet av människor. Men ej heller detta är någon ursäkt för apartheidpolitiken och för Sydafrika. Däremot kan det vara skäl för oss bedömare på avstånd att vid vår granskning icke ge näring åt den missuppfattningen, om den nu finns, att Sydafrika är det enda land där mänskliga rättigheter kränks.

Vad har då Sverige gjort? Självfallet har vi omedelbart följt säkerhetsrådets rekommendationer och senare beslut i frågan om vapenembargot. Gång efter annan har vi också fäst generalförsamlingens uppmärksamhet på förhållandena. I praktiskt taget alla tal som svenska politiker hållit i FN eller i andra

sammanhang har Sydafrikafrågorna tagits upp. Var svensk opinion står i fråga om Sydafrika – därom råder ingen tvekan i FN, i Europa, i Norden eller eljest i världen.

I dag är det emellertid enligt regeringens proposition fråga om ett nytt steg. Sverige skall vederligen först av alla stater i världen anta en lag om förbud mot investeringar i Sydafrika. Sverige har i säkerhetsrådet i januari 1978 begärt beslut om stopp för investeringar som ett nödvändigt komplement till beslutet om vapenembargot. Vår begäran föranledde icke något beslut av rådet. Vår begäran har senare upprepats i generalförsamlingen hösten 1978. Något beslut i rådet har ännu icke förekommit. I detta läge och sedan proceduren den vanliga vägen befunnits för ögonblicket utsiktslös, vill Sverige nu handla på egen hand och vidta egna unilaterala sanktioner med förbud mot svenska investeringar i Sydafrika.

Vi reserverar oss för detta olyckligt. För det första därför att en sådan åtgärd bryter mot huvudlinjen i svensk utrikespolitik, att sanktioner eller sanktionsliknande åtgärder skall föregås av beslut eller rekommendationer av säkerhetsrådet. För det andra finner vi det olyckligt därför att det inte är realistiskt att tro, att andra stater – framför allt inte de stora handelsparterna – kommer att följa det svenska exemplet. Därför blir det icke någon effektivitet i åtgärderna. Därmed kommer dessa också att drabba svensk sysselsättning, svensk arbetskraft och svenska företag. Propositionen har föregåtts av ett riksdagsbeslut den 4 juni 1977, då riksdagen enhälligt beslöt att regeringen borde tillsätta en utredning, dels med uppgift att utarbeta ett lagförslag avseende förbud mot kapitalexport från Sverige, dels för att utreda de juridiska folkrättsliga och utrikespolitiska aspekterna på ett ensidigt åtagande av detta slag samt en bedömning av de politisk-ekonomiska och psykologiska effekterna av en dylik åtgärd. Inom parentes sagt är det märkligt att propositionen i stort sett endast refererar den ena delen av riksdagens beslut, icke den andra. Man vill gärna tro att detta beror på ett rent misstag. Någon kompensation har kanske handelsministern givit när han i stället så mycket utförligare refererade remissyttrandena. Vad riksdagen ville år 1977 var att öka trycket på Sydafrika och bl. a. visa en ny beredvillighet att övergå från ord till handling. Men frågan om huruvida handling skulle tillgripas, dvs. om det begärda lagförslaget skulle leda till lagstiftning, lämnades öppen av riksdagen.

Detta beslut år 1977 innebar att riksdagen ändrade mening. Tidigare, 1975 och 1976, hade riksdagens majoritet avslagit förslag om ensidiga svenska åtgärder. Som exempel på det socialdemokratiska partiets tankegångar tidigare kan jag här visa en skrift, utgiven av den socialdemokratiska partistyrelsen i oktober 1965 under rubriken Sydafrika och vi. I den skriften polemiserar mot tanken på egna svenska åtgärder. För att sanktioner skall ha någon utsikt att bli effektiva måste de vinna allmän anslutning och framför allt tillämpas av Sydafrikas andra handelspartner, heter det i skriften. Som stöd för detta åberopas ett uttalande i en rapport från en expertgrupp under Alva Myrdals ledning, som på Per Hækkerups initiativ tillsattes av generalsekreteraren. Slutsatsen var "att det är endast genom en FN-aktion i

Förbud mot investeringar i Sydafrika och Namibia

form av ett enhälligt beslut i säkerhetsrådet som sanktionsvapnet snabbt kan bli effektivt. Endast om aktionen är överenskommen och total kan sanktionshotet nå sitt mål." I skriften, som är författad av en framstående socialdemokratisk utrikespolitisk expert, tidigare riksdagsman, sägs att tanken på att man borde pröva möjligheterna att genomföra sanktioner utan medverkan av alla Sydafrikas stora handelspartner är klartorealistik. Broschrens pris var då 2 kr. Den realiserar kanske i dag.

Herr talman! Det skulle vara intressant att i detta sammanhang närmare söka analysera folkrättsliga synpunkter på lagen i fråga. Har en FN-stat befogenhet att ingripa i medlemsstaternas inre frågor? Enligt den officiella svenska kommentaren till FN-stadgan år 1945 skulle så icke vara fallet. Sverige har senare intagit en annan ståndpunkt. En kommentator, professor Eek, intar en medlande ställning och framhåller att generalförsamlingen enligt fast praxis har frihet att diskutera brott mot mänskliga rättigheter och framlägga förslag men anser det diskutabelt om traktatmässigt föreskriven bestämmelse för medlemsstater att respektera mänskliga rättigheter föreligger. Självklart är att vid kollision mellan svensk och sydafrikansk lag Sydafrikas folkrättsliga, angivna territorialhöghet respekteras. Handelsministern påpekar också detta i propositionen och vidkänner Sveriges skyldighet att respektera Sydafrikas territoriella höghetsrätt. Därav följer emellertid också, herr talman, att Sydafrika genom sin lagstiftning kan göra denna svenska lag praktiskt verkningslös inom sitt område. Däremot kan lagen påskynda nedläggandet av företagen i Sydafrika eller försäljningen av dem och därmed överförande av svensk egendom till andra utländska eller sydafrikanska intressen.

Att ge sig in på folkrättsliga diskussioner av detta slag skulle vara intressant men kan av praktiska skäl inte gärna ske i denna debatt. Det skulle föra alldeles för långt.

En annan och kanske viktigare fråga än den nyss berörda är emellertid om Sverige skall överge sin tidigare princip att som FN-medlem endast delta i sanktioner som är beslutade eller rekommenderade av säkerhetsrådet. Skall vi på egen hand agera vid sidan av FN-stadgan? Skall vi för vår del starta ensidiga sanktionsåtgärder? Beslutats ensidiga svenska aktioner, vilka alltså tidigare konsekvent avvisats av riksdagen, är det troligt att dessa, för att än en gång citera Alva Myrdal, "blir ineffektiva". Därmed försvårar de också genomförandet av andra internationella sanktioner och därmed försvagas FN:s ställning.

Till detta kommer riskerna av en prejudicerande verkan. Krav i vårt land eller i FN:s generalförsamling på att Sverige skall delta i bojkottaktioner mot tredje land har konsekvent avvisats av statsmakterna med hänsyn till att man endast kan medverka i sådana sanktioner som beslutats av FN:s säkerhetsråd. Men om denna lag antages av riksdagen om en stund går det icke gärna att med den motiveringen avvisa svenskt deltagande i sådana sammanhang. Israel bör enligt förslag från många håll – den förste på plan var hans excellens fältmarskalken Ali Hadgi Idi Amin Dada från Uganda – uteslutas ur FN och FN-organen. Även inom arabstaterna sinsemellan riktas påtryckningar i

syfte att medverka till bojkottaktioner. Även länder på andra kontinenter har förekommit i samband med liknande förslag.

I propositionen erkänner handelsministern att man med detta förslag frångår en linje i den svenska utrikespolitiken. Man söker motivera detta med att generalförsamlingen upprepade gånger uttalat sig för sanktioner mot Sydafrika. Men det är att märka att enligt FN-stadgan är det enbart säkerhetsrådet som har att besluta eller rekommendera sanktioner. Generalförsamlingens uttalanden har Sverige – som i natt – ofta måst gå emot helt eller delvis. Dessa kan enligt svensk bedömning icke ligga till grund för svenska sanktionsåtgärder. Anledningen till att FN-stadgan lägger besluten i säkerhetsrådet är självfallet att i rådet de permanenta medlemmarna har vetorätt. Därigenom riskerar FN-medlemmarna icke att indragas i stormaktskonflikter eller i stormaktspolitik. Den som främst har utvecklat dessa teser är Östen Undén. I ett föredrag i Oslo 1954 uttalade han:

”När Sverige anslöt sig till FN fästes en avgörande vikt vid röstningsregeln i stadgarna som gjorde rådets beslut beroende av stormakternas enhällighet.”

Vi tror för vår del att den mest konsekventa tillämpningen av neutralitetspolitiken innebär att vi följer FN:s regler och icke handlar på egen hand. Har vi egentligen tänkt på konsekvenserna för framtiden av en sådan här åtgärd?

Jag har tillfrågats: Vilket är då reservanternas eget program?

För det första vill vi att riksdagen skall uttala att svenska sanktionsåtgärder eller sanktioner icke skall riktas mot visst land utan att de bygger på av FN:s säkerhetsråd fattade beslut eller antagna rekommendationer.

För det andra vill vi hänvisa till att ett antal länder, bland dem EG-staterna, har enats om en särskild uppförandekod för företag i Sydafrika. Den berör förhållandet mellan arbetsgivare och arbetstagarer, frågor om arbetskraft, lönefrågor och frågor om segregation på arbetsplatserna. Enligt koden skall moderföretagen varje år offentliggöra en rapport om framstegen. Och regeringarna skall varje år – jag talar nu om EG-koden – ta ställning till hur koden tillämpas.

Även den kanadensiska regeringen har antagit en liknande kod. Amerikanska företagare har också enats om en frivillig kod för företags uppträdande i Sydafrika. Svenska företag har även självmant i samarbete med Sveriges Industriförbund låtit utarbeta en sådan kod. Dessa företag torde vara beredda att gå vidare på denna väg.

En fråga till, herr talman. Enligt lagförslagen skall icke i lagen inskrivas någon rätt till ersättning för förluster, orsakade av lagstiftningens tillämpning. Frågan om ersättning skall i stället i varje särskilt fall prövas, och då skall alltså granskas om och i vad mån det finns skäl att låta den skadelidande få ersättning för liden förlust.

Som skäl för den negativa inställningen åberopar handelsministern motsvarande stadgar i sanktionslagen. Men enligt gängse principer bör kostnaderna för svenska folkrättsliga motåtgärder icke bäras av enskild utan av staten. Det ter sig utmanande – jag återger nu vad ordföranden i

Fredagen den
1 juni 1979

Förbud mot investeringar i Sydafrika och Namibia

Sydafrikautredningen anfört – att låta några få enskilda få bära bördan av en viss utrikespolitisk aktion, särskilt när denna har så starkt inslag av solidaritet och moral som här är fallet. Det borde vara självklart att vi i samband med ett eventuellt riksdagsbeslut också tar ställning till efter vilka grunder ersättning skall utgå vid förluster förorsakade av lagstiftningen.

Den skillnaden föreligger dessutom i förhållande till sanktionslagen, att det där är fråga om att delta i avvärjandet av en situation som enligt säkerhetsrådets bedömning hotar freden. Vid ett bindande rådsbeslut har alla FN-stater plikt att delta. Här är det däremot fråga om en ensidig svensk aktion. Något förbluffande är det också att de partier som i samband med sanktionslagen reserverade sig för att ersättning skall utgå, centern och folkpartiet, nu har ändrat mening. Jag utgår från att detta skett av något misstag och att rättelse i så fall sker redan vid kommande votering.

Herr talman! Jag ber att få yrka bifall till reservationen.

Handelsministern HADAR CARL:

Herr talman! Rasmotsättningarna i Sydafrika har ökat, och regimen visar en alltmer brutal inställning mot de svarta och deras organisationer. Under de senaste månaderna har ett flertal avrättningar av företrädare för de svartas organisationer ägt rum. De förslag till förändringar på arbetsmarknadsområdet som nu diskuteras i Sydafrika innebär på intet sätt att någon fundamental förändring skett i den sydafrikanska apartheidpolitiken. De svartas organisationer har bannlysts och deras verksamhet starkt inskränkts.

I den just nu pågående FN-sessionen om Namibiafrågan har omvärlden starkt fördömt Pretoriaregimens hållning, vilket har kommit till klart uttryck. En överväldigande majoritet kräver sanktioner mot Sydafrika, bl. a. på det ekonomiska området. I en resolution från i går, en rekommendation till säkerhetsrådet som antogs med 118 röster mot 0, förordades ekonomiska sanktioner för att tvinga Sydafrika att ge Namibia självständighet.

Under hela 1970-talet har Sverige vid upprepade tillfällen framhållit att ekonomiska sanktioner beslutade inom FN:s ram måste genomföras för att framtvunga nödvändiga förändringar i Sydafrika. Inom generalförsamlingen har en allt större majoritet röstat för sådana åtgärder. Även inom säkerhetsrådet har bland de permanenta medlemmarna kunnat noteras en växande otålighet över den sydafrikanska regimens ohörsamhet.

Några länder, Norge, Japan och Nigeria, har nyligen vidtagit självständiga unilaterala åtgärder för att minska de ekonomiska kontakterna med Sydafrika. Sverige står nu i tur att vidta sådana unilaterala åtgärder i form av ett förbud mot nyinvesteringar i Sydafrika och i Namibia. Det är med stor glädje som jag noterar att utskottets majoritet följt regeringens linje och motsatt sig yrkanden som framstälts om avslag.

Vi är alla eniga om att sanktioner riktade mot visst land bör bygga på av FN:s säkerhetsråd fattade beslut eller rekommendationer. Men flera omständigheter talar i detta fall för att ett sådant begränsat avsteg som regeringen här har föreslagit kan göras från denna huvudprincip. Avsteget är motiverat av det uppenbara faktum att situationen i Sydafrika är unik.

Förbud mot investeringar i Sydafrika och Namibia

Som jag många gånger framhållit har den uppfattningen gehör hos ett överväldigande flertal av FN:s medlemsstater. Det finns med andra ord ett mycket starkt politiskt stöd för åtgärder av det slag som regeringen nu föreslår. Att hävda att förtroendet för FN kommer att undermineras av beslut om svensk lag om investeringsförbud i Sydafrika är därför orimligt. I stället stärks FN genom vårt agerande. Sverige visar som första land att det är berett att i praktisk handling följa generalförsamlingens uppmaning att stoppa företagets investeringar i Sydafrika. Denna handling kan påverka andra länder att ändra sin tidigare ståndpunkt och därigenom bidra till en förstärkning av FN:s ställning.

Jag sade att Sydafrika är unikt. Det har i debatten gjorts gällande att det finns andra länder som är jämförbara med Sydafrika. Det sägs t. ex. att om vi vidtar åtgärder mot Sydafrika, så kan det åberopas som stöd för liknande åtgärder mot andra länder. I t. ex. industrikretsar har Brasilien nämnts som exempel på länder som skulle kunna känna sig träffade av den nu föreslagna svenska lagstiftningen. Det är helt felaktigt. I inget annat land finns det en regim som gjort rasdiskriminering till grundläggande princip för sitt samhällssystem. Kränkningar av mänskliga rättigheter är i Sydafrika legaliserade av själva samhällssystemet. Det är det som är skälet till regeringens förslag om förbud mot investeringar i Sydafrika. Någon liknande åtgärd kan inte bli aktuell gentemot andra länder.

Visst finns det företeelser i länder i Sydamerika som förtjänar kritik och som vi också kritiserar, t. ex. med avseende på respekten för mänskliga rättigheter. Men att sätta likhetstecken mellan förhållandena i t. ex. Brasilien och förhållandena i Sydafrika är inte bara felaktigt och visar på okunnighet, utan det är också förolämpande. Vad man än kan säga om ett land som Brasilien, så inte är det, att det präglas av rasförtryck och rasfördomar.

Jag tycker att svensk industri bör upphöra att utan saklig grund ge spridning åt spekulationer och förtal, som kan skada Sveriges kommersiella och andra förbindelser med andra länder. Det är därför min förhoppning att punkten nu sätts för sådana diskussioner.

Svenska företag har runt om i världen förvärvat gott anseende genom gediget kunnande, skicklighet och hög kvalitet på sina produkter. Men i detta sammanhang måste man också komma ihåg den roll som en progressiv svensk utrikes- och handelspolitik spelat och spelar. Sverige är känt som ett progressivt land, och detta har positiva effekter också på våra handelsförbindelser. Den föreslagna lagstiftningen ligger i linje med denna progressiva politik. Jag håller det inte för osannolikt, att svenska företag om en tid kommer att betrakta den nu föreslagna lagen om investeringsförbud med helt andra ögon och i sina handelsförbindelser med länder i Afrika och på andra kontinenter nämna den svenska lagen i positiva ordalag.

Den föreslagna lagen har granskats av lagrådet. Det var värdefullt att en sådan granskning kunde komma till stånd, trots den stora anhopningen av propositioner i vår. Lagrådets majoritet har godtagit lagförslaget med vissa mindre modifikationer av juridisk karaktär, modifikationer som i allt väsentligt har beaktats i propositionen.

Fredagen den
1 juni 1979

Förbud mot investeringar i Sydafrika och Namibia

Jag vill här framhålla, att jag inte gör gällande att lagförslaget är fullkomligt. Det har brister, vilket också lagrådet påpekat. Men som det har anförts i propositionen är det svårt att utforma en i alla hänseenden heltäckande reglering. Samtidigt är det väsentligt att en lag som den nu föreslagna kommer till stånd nu.

Jag hyser också tilltro till de svenska företagens vilja att följa lagens intentioner. Det är för mig i högsta grad förvånande att man på moderat håll inte tycks ha detta förtroende för företagen. Om företagen – mot min förmodan – skulle vilja utnyttja eventuella luckor för att kringgå lagen, kan denna självfallet ändras eller kompletteras i ljuset av de erfarenheter man då har gjort. Regeringen får då återkomma med ändringsförslag till riksdagen. Jag kan försäkra att regeringen inte kommer att tveka att föreslå sådana kompletterande bestämmelser, om det visar sig behövt. Jag tror inte heller att riksdagen kommer att tveka att ställa sig bakom sådana förslag.

Jag vill understryka att förslaget inte innebär att handeln med Sydafrika avbryts. I och för sig är det enligt min mening riktigt att tillgripa breda ekonomiska sanktioner i syfte att få slut på rasåtskillnadspolitiken. Ingrepp mot handeln skulle dock, till skillnad från ett investeringsförbud, strida mot åtaganden på handelsområde som Sverige är bundet av som medlem av bl. a. GATT och OECD.

Sydafrikas politik har direkt inflytande på internationell fred och säkerhet. Det är odiskutabelt den sydafrikanska regimen hållning som utgör kärnan i problemkomplexet i södra Afrika. Därför är det särskilt viktigt att åstadkomma ett så hårt och samlat internationellt tryck som möjligt mot regimen i Sydafrika, så att denna kan förmås att snarast uppges sitt hårdnackade motstånd och ändra sin politik.

Hittills vidtagna åtgärder har dess värre inte gett resultat. I det läget kan den svenska lagen få stor psykologisk och politisk betydelse. Genom våra åtgärder kan vi medverka till att säkerhetsrådet tar ställning till vidgade aktioner mot Sydafrika och påverka andra länder till agerande. Omvärldens reaktioner på den senaste tidens utveckling i Sydafrika och Namibia har nu nått en sådan punkt att denna effekt inte framstår som orrealistisk. Övriga nordiska länder delar i stort sett vår syn på politiken gentemot Sydafrika.

Den konstruktiva åtgärd som Sverige nu genom den nya lagen vidtar, är ett uttryck för den solidaritet som svenska folket vill visa dem som kämpar mot apartheid i Sydafrika. Det är min förhoppning att vi skall kunna inspirera andra stater till efterföljd. Därmed skulle ett av målen för våra ansträngningar vara uppnått. Det är, herr talman, odiskutabelt att det främsta trycket på den sydafrikanska regimen kommer och måste komma från krafter inom landet. Det är dessa eskalerande – ja, explosiva – krafter som avgör utgången av kampen. Det minsta vi kan göra i Sverige är att genom åtgärder som den föreslagna och genom stöd i FN till internationella sanktioner ge befrielsekampen vårt stöd i hopp om att kunna förkorta tiden och lidandet intill dess den svarta majoriteten i Sydafrika vunnit sin frihet.

ALLAN HERNELIUS (m) kort genmäle:

Herr talman! Jag kan instämma i mycket av vad handelsministern sade, t. ex. hans påpekanden om det orimliga i att jämföra Sydafrika med Brasilien. Såvitt jag vet har ingen sådan jämförelse gjorts från denna talarstol, och såvitt jag minns polemiserade han i det sammanhanget med en uppfattning i industrikretsar, och det har jag ingen anledning att bemöta – om en sådan uppfattning skulle finnas, jag tror att herr Cars har missuppfattat detta. Tvärtom tror jag att svensk industri förstår att göra åtskillnad mellan olika länder i sådana här sammanhang.

Däremot noterade jag att herr Cars i sitt anförande undvek att diskutera frågan om detta svenska beslut, som kommer om en stund, kan bli prejudikatsbildande eller inte. Det som är närmast till hands att jämföra med är staten Israel. Och herr Cars vet mycket väl att vid varje sammanträde med FN-organen, senast i WHO, förkommer resolutioner av den innebörden. Han vet att starka krafter i FN vill skicka iväg Israel, och han vet att de i sådana sammanhang åberopar diverse argument som Ugandas diktator, numera fallen, började med på sin tid i generalförsamlingen – argument som vi inte vill lyssna på men som vi ser en stark majoritet stå bakom i generalförsamlingen.

Prejudikatriskan finns där – det går inte att komma ifrån det – och då skall man inte försöka bestrida den. I dag är det Israel som är närmast i tur, men det kan vara andra stater: det kan vara Egypten också inom kort; det vet vi inte så mycket om.

Därför menar vi att det hade varit bättre att följa FN:s regler och att följa de föreskrifter som vi själva har anslutit oss till och som vi har ansett att vi som lojala FN-medlemmar och som mönster-FN-gossar så att säga, bör verka för, nämligen att det är säkerhetsrådet som fattar beslut om åtgärder, och även om svenska åtgärder, av sanktionskaraktär. Sverige har ju försökt få fram beslut om sådana åtgärder i säkerhetsrådet, och en sådan framställning ligger nu under dess prövning. Varför inte avvakta resultatet av den? Varför inte hoppas på den?

Om det nu är så som herr Cars säger att sympatin för åtgärder mot Sydafrika växer i FN-kretsar, då växer den ju också i säkerhetsrådet – det sade herr Cars själv för resten, och då skall den endera dagen leda till det resultatet. Man bör följa FN-stadgan och inte gå vid sidan av densamma!

Jag kan inte finna annat, herr talman, än att det måste vara fel att gå utanför FN-stadgan i sådana här viktiga frågor. Och det kan inte vara nyttigt heller, vare sig för uppfattningen om Sveriges roll som lojal FN-medlem eller i andra sammanhang, att så sker.

Handelsministern HADAR CARL:

Herr talman! Jag är övertygad om att pressen på säkerhetsrådet att vidta de åtgärder som en bred majoritet av FN:s medlemsstater ställt sig bakom när det gäller Sydafrika växer, om länder som Sverige inte bara i ord utan också i handling vågar visa sin vilja att ta steg av ekonomisk betydelse för att därigenom påverka förhållandena i Sydafrika.

Förbud mot investeringar i Sydafrika och Namibia

Jag sade i mitt anförande, herr talman, att situationen i Sydafrika var unik. De som i Sverige har hävdad motsatsen har huvudsakligen gjort det med utgångspunkt från de faror för de svenska kommersiella intressena som en parallell med Sydafrikalagen skulle kunna leda till, om man gjorde en sådan när det gäller t. ex. länder i Latinamerika. Men jag vill starkt understryka att det jag sade om att lagen endast kan tillämpas på ett land som Sydafrika, därför att situationen där är unik, i hög grad också gäller om man skulle försöka göra sådana jämförelser med ett land som Israel. Jag är helt övertygad om att det i denna riksdag finns en mycket klar majoritet som skulle avvisa varje sådan jämförelse mellan situationen i Sydafrika och situationen i Israel.

ALLAN HERNELIUS (m) kort genmäle:

Herr talman! Jag har också klart för mig att det finns en stark majoritet i Sveriges riksdag som skulle avvisa varje sådan jämförelse. Men det är inte det jag talar om. Jag talar om påtryckningar på Sverige, som kan förekomma och mot vilka vi då icke kan anföra det skälet att vi följer FN-stadgans beslut, att vi håller oss till den och inte tar några andra hänsyn. Det är *det*, herr Cars, som jag talar om. Försök förstå att det är skillnaden!

Sedan tycker jag nog att det är en märklig formulering av herr Cars när han säger att vårt beslut kommer att öka pressen på säkerhetsrådet. Jag vill då svara att jag tycker det är en märklig formulering att använda: Man pressar säkerhetsrådets medlemmar till beslut, om man går vid sidan av rådet och handlar på egen hand. Det tror jag inte är den vanliga formen för påtryckning.

Får jag till sist ta upp en annan sak. Herr Cars nämnde i sitt förra inlägg att han inte tyckte att moderaterna har förtroende för de svenska företagen. Motiveringen för detta märkliga uttalande var ju att vi hade begärt en mera fullständig och preciserad lagstiftning. Vi önskade, före alla andra, att den skulle gå till lagrådet, och det gick också att ordna. Det gjorde vi därför att vi ville ha en lagstiftning som är god och som är heltäckande. Detta var regeringen till en början inte intresserad av, men sedan kom lagförslaget till lagrådet. Men att tro att denna vår strävan efter att få en god lagstiftning skulle kunna anses som ett bevis på brist på förtroende för företagen visar att man har en underlig uppfattning om lagstiftningens uppgift och innehåll.

Handelsministern HADAR CARS:

Herr talman! De svenska företag som är verksamma i Sydafrika och som driver dotterbolag där är ju stora och välkända svenska företag, och jag är övertygad om att de är beredda att följa den svenska politiken som den fastställs i lag och inte bara leta efter eventuella hål i lagen utan tar hänsyn till lagens anda.

Regeringens strävan var hela tiden att dess förslag skulle tillställas lagrådet, så att vi skulle få den juridiska och sakkunniga granskning av förslaget som lagrådet kan ge. Det var därför med glädje vi konstaterade att det i det hårda arbete som lagrådet hade fanns ett utrymme för att granska också den här

lagen. Och det var med ännu större glädje som vi konstaterade att lagrådet fann att förslaget mycket väl kunde läggas till grund för en lag. Man hade bara några mindre juridiska korrekationer som man ville ha genomförda och som vi också i allt väsentligt har tagit hänsyn till i den proposition som lades på riksdagens bord.

Förste vice talmannen anmälde att Allan Hernelius anhållit att till protokollet få antecknat att han inte ägde rätt till ytterligare replik.

OSWALD SÖDERQVIST (vpk):

Herr talman! Som har nämnts tidigare av både Allan Hernelius och handelsminister Cars har det under den gångna natten fattats ett beslut i FN:s generalförsamling om att gå till säkerhetsrådet och begära att ekonomiska sanktioner skall vidtas mot Sydafrika. Den direkta anledningen är Sydafrikas olagliga annektering av Namibia, och avsikten är naturligtvis att tvinga fram ett Sydafrikas erkännande av Namibias fullständiga självständighet. Det var, som handelsminister Cars har nämnt, en mycket stor majoritet som fattade detta beslut. Hur resolutionen sedan kommer att behandlas i säkerhetsrådet återstår att se, men mot bakgrund av tidigare beslut kan vi inte heller denna gång vänta oss någon större framgång i den församlingen. Resolutionen i generalförsamlingen är emellertid ytterligare ett bevis på den starka internationella opinion som finns mot Sydafrika och dess politik, både i Namibia och i det egna landet.

Det går inte på något sätt att skilja Namibiafrågan från Sydafrikafrågan, utan de hör ihop. Allan Hernelius sade att det inte är lämpligt att diskutera Namibia och Sydafrika tillsammans. Det är en meningslös separering. Oavsett om det är människor i Sydafrika eller människor i Namibia som förtrycks – av samma regim – blir resultatet detsamma.

Det är symptomatiskt att moderaternas talesman Allan Hernelius går upp och kämpar emot den nu föreslagna lagen, som är ett första kort steg på vägen mot svenska insatser i denna fråga. Det räcker inte, som Allan Hernelius gör, att med vackra ord fördöma förtrycket men sedan gå upp och frenetiskt kämpa mot att man över huvud taget skall vidta några som helst praktiska eller konkreta åtgärder. Vad är det för vits med de vackra orden, om man inte är beredd att göra någonting konkret? Då uppstår den vanliga svenska dubbelmoralen, som i så många andra fall. Vi går ut och håller tal, bifaller resolutioner och annat, men så fort det gäller att göra något verkligt, som kanske skulle medföra ekonomiska uppoffringar för oss, är vi inte beredda att ställa upp och hjälpa till. Det är en dålig attityd, och det är ganska egendomligt att moderaterna och Allan Hernelius på detta sätt vill framstå som de verkliga dubbelmoralisterna i detta fall.

Handelsminister Cars sade att förtrycket i Sydafrika har ökat och att det därför är befogat att lägga fram ett sådant här lagförslag om sanktioner mot Sydafrika. Det är en ganska märklig upplåtning. Förtrycket i Sydafrika har inte ökat. För tre år sedan, när jag första gången var uppe i kammaren och talade i denna fråga, påstods det samma sak. Man hänvisade då till den

Fredagen den
1 juni 1979

Förbud mot investeringar i Sydafrika och Namibia

händelse – en massaker av den svarta befolkningen – som hade inträffat i Soweto. Jag påpekade då att det redan 1960 ägde rum en stor massaker i Sharpeville. Det har också inträffat många andra liknande händelser. Förtrycket har hela tiden varit mycket, mycket hårt. Att den internationella opinionen och även opinionen här i Sverige inte har observerat detta är en helt annan sak. Människor har hela tiden dödats och tagits ut till arbetsläger. De har på grund av passlagarna kunnat arresteras och användas som billig arbetskraft åt de vita farmarna osv. Detta har pågått sedan 1950-talet. Det som nu har hänt och som även handelsministern nämner i nästa andetag är att opinionstrycket har ökat – det svenska såväl som det internationella. Men förtrycket är detsamma. Det enda nya är en senkommen rättelse här i Sverige hos vissa. Jag är glad för att folkpartiregeringen och handelsministern nu har kommit in på den här linjen. Vi har alltid hävdat den.

Det finns, herr talman, således starka skäl – för att återvända till den i natt antagna resolutionen i FN – för en lagstiftning mot svenska företags ekonomiska engagemang i Sydafrika, som vi kommer att fatta beslut om här om en liten stund.

Vpk har länge begärt att Sverige skall ta ett eget initiativ i denna fråga, men våra krav har alltid avvisats. Det ger mig anledning att säga ett par ord om det sätt på vilket utrikesutskottet behandlar våra motioner. Vi har i årtal haft motioner i den här frågan, men våra krav har alltid avvisats. När vi nu äntligen har kommit så långt att våra krav har rönt en viss framgång avstyrks ändå våra motioner från förra året med motiveringen att de är tillgodosedda och därför inte påfordrar någon åtgärd från utskottets och riksdagens sida. Det kan vara roligt för utrikesutskottet att se till att alltid få någon förevändning för att avstyrka vpk:s motioner, t. o. m. när våra krav till vissa delar bifallits. Vi i vpk unnar er gärna den glädjen, när vi ändå har fått en viss framgång i sakfrågan. Men detta är bara början. Det är ännu lång väg kvar innan påtryckningarna mot Sydafrika både från svenskt och från annat håll har nått den omfattning som rasistregimen där förtjänar.

Det har här talats om principer. Det är klart att principiellt är detta ett viktigt lagförslag. Det innebär vad vi i vpk länge krävt. Det är meningsfullt att Sverige vidtar egna unilaterala initiativ – att Sverige vidtar egna åtgärder utan att vänta på att andra skall gå före och utan att hänvisa till FN. Det är klart att detta är en förändring. Och det är, som sagt, glädjande att folkpartiregeringen genom handelsminister Cars talar väldigt varmt för lagförslaget och menar att det är mycket viktigt att vi gör denna markering, att den kommer att få betydelse för den internationella opinionen, att vi kommer att bli föregångare och att denna åtgärd kommer att stärka de förtrycktas kamp. Detta är vpk:s gamla ståndpunkter, och jag hälsar med tillfredsställelse att regeringen också har kommit fram till den kloka uppfattningen.

När det sedan gäller den föreslagna lagen har vi riktat stark kritik mot den. Den är ett första steg, men det är långt ifrån tillräckligt. Jag kan hålla med Allan Hernelius, när han säger att lagen rent ekonomiskt kanske inte kommer att få så stor betydelse annat än som en markering.

För det första riktar sig lagen enbart mot juridiska personer, företag.

Enskildas kapitalöverflyttningar berörs inte av den.

För det andra omfattar lagen endast nyinvesteringar, vilket innebär att ersättningsinvesteringar i redan befintliga företag för att hålla i gång driften är fullt tillåtna.

För det tredje finns det ju en dispensklausul i lagen som gör att lagen naturligtvis kan kringgå på många olika sätt.

Lagförslaget syftar ju till, vilket också sägs i propositionen och i utskotts- betänkandet, att underlätta för de svenska företagen att vara kvar i landet på sparlåga, som det uttrycks. Det är något som vi är väldigt kritiska mot. Vi har i vårt lagförslag krävt en mycket långtgående bojkottaktion, som skulle rikta sig inte bara mot investeringar av olika slag utan mot alla handelsförbindelser – överföringar av teknologi och även flygtrafik och sjöfart mellan Sydafrika och Sverige. Det är också ett krav som har brett stöd, både här i Sverige och internationellt – framför allt naturligtvis bland den svarta befolkningen i Sydafrika.

Vi har också i vårt lagförslag krävt att lagen skall omfatta även enskilda och inte enbart juridiska personer.

Dispensparagrafen anser vi kan få finnas kvar. Men om det skall ges dispens, då skall det gälla handelsåtgärder eller andra åtgärder som stödjer oppositionen i Sydafrika, dvs. Afrikanska nationalkongressen, ANC, den fria fackföreningsorganisationen SACTU eller befrielse rörelsen i Namibia, SWAPO. Om man kan stödja dem genom att tillåta vissa sådana här transaktioner tycker vi att det kan vara bra med en dispensmöjlighet – men inte i övriga fall.

Det finns en annan viktig synpunkt i det här sammanhanget som gäller de svenska företagen i Sydafrika. Den har också berörts här tidigare. Det gäller Sydafrikas militarisering, den oerhört starka uppbyggnad av den sydafrikanska krigsmakten som pågått i många år och som accelererat mer än på många andra håll i världen under de senaste åren. Det har talats om det vapenembargo som kom till för två år sedan – som säkerhetsrådet gått med på och som vi naturligtvis ställt upp på. Och det är självfallet bra.

Men just den etablering av företag i Sydafrika som sker underlättar för den sydafrikanska regimen att kringgå vapenembargot. Det gäller sådana företag som SKF, som är livsviktiga för en krigsmaterielindustri. Jag vill här hänvisa till en hörnartikel i Dagens Nyheter den 29 maj, och jag skall be att få citera ur den:

”Låt oss titta på svenska SKF t. ex., som i dag är Sydafrikas huvudsakliga tillverkare av kullager. Företaget etablerades på direkt inbjudan av den vita regimen. Trots att SKF var landets enda lagerfabrik, gick tillverkningen först med förlust. Företaget vände sig då till den sydafrikanska regeringen och bad om hjälp. Genast infördes totalt importförbud på de produkter som SKF tillverkade. Man fick också rätt att importera svenskt stål till lagren tullfritt. Företaget hade därmed en helt skyddad ställning i landet.

Förklaringen ligger nära till hands. I det sydafrikanska 'Board of Trade' (handelsdepartementet) uttalades: SKF är av mycket stort strategiskt värde för Sydafrika.

Förbud mot investeringar i Sydafrika och Namibia

Fredagen den
1 juni 1979

Förbud mot investeringar i Sydafrika och Namibia

Flera ledamöter i den svenska 'Sydafrikautredningen' har kommenterat det här uttalandet. Man har ansett det som högst troligt att SKF redan i dag tillverkar produkter som används i den sydafrikanska arméns fordon. Det vill säga i den jättelika krigsindustrin.

Trots detta har man låtit bli att undersöka frågan närmare. Med tanke på FN:s vapenembargo, och följderna därav, är detta på intet sätt försvarbart:

Bara en vecka efter det att FN:s resolution om ett bindande vapenembargo mot Sydafrika antagits i november 1977 kom reaktionen från Vorsterregimen. Ekonomiminister Chris Heunis förklarade att en krigstidslagstiftning skulle träda i kraft. Med hänvisning till den s k National Supplies Procurement Act kan regimen nu tvinga företagen att tillverka och leverera specificerade produkter. Lagen gäller också de utländska företagen.

Mot en sådan lagstiftning står sig ett svenskt nyinvesteringsstopp slätt. Företagen kan obehindrat hjälpa regimen att kringgå FN-embargot. De dras in i det direkta försvaret av apartheidsystemet."

Den här synpunkten gäller naturligtvis inte enbart SKF. Den gäller också andra av de stora svenska industriföretagen som har verksamhet i Sydafrika och som alla är viktiga för en krigsmaterielproduktion. Dem kommer man som sagt inte åt genom den nu föreslagna lagen, utan det fordras en skärpning och en mycket mer långtgående bojkott som omfattar fler områden än denna lag berör.

Herr talman! Jag underlåter att yrka bifall till de motioner som vi skrev förra året och som nu så att säga indirekt har biträtts, dock utan att utrikesutskottet velat säga det. Jag vill däremot yrka bifall till vpk-motionen 590, yrkandet 5. och motionen 2680.

Handelsministern HADAR CARL:

Herr talman! Oswald Söderqvist talade om att förtrycket i Sydafrika inte har vuxit utan ständigt har befunnit sig på ungefär samma nivå. I och för sig kanske det inte är så centralt, eftersom förtrycket alltid har varit mycket hårt. Men jag tycker ändå att det är en riktig bild att beskriva förtrycket såsom allt starkare. Hemlandspolitiken t. ex. är ju ett aktuellt inslag i detta förtryck. I runda tal har redan 2 miljoner människor flyttats om i landet, och 2 miljoner människor står i begrepp att flyttas.

De ingripanden som från sydafrikanska regeringens sida sker mot de svartas organisationer och mot deras ledare skärps allt kraftigare. Avrättningarna av afrikanska ledare blir allt oftare förekommande. Nog tycker jag ändå att man kan säga med rätta, dess värre, att förtrycket i Sydafrika har hårdnat.

Jag vet inte vem som har upphovsrätten till den svenska opinionsbildningen mot apartheidpolitiken i Sydafrika. Utan att polemisera mot Oswald Söderqvist på den punkten kan jag bara för egen del säga att en av de faktorer som gjorde att jag gick in i liberala studentförbundet på 1950-talet och senare arbetade för detta i Sveriges ungdomsorganisationers landsråd var just dessa organisationers mycket starka avståndstaganden från apartheidregimen i Sydafrika.

OSWALD SÖDERQVIST (vpk) kort genmäle:

Herr talman! Det kan så vara att frågan om hur stort förtrycket har varit då eller nu inte är den primära frågan. Men jag tycker ändå att det är ett ganska dåligt skäl att säga att vi nu här inpå 1970-talet måste vidta åtgärder därför att förtrycket har skärpts.

Heimlandspolitiken har pågått långt tidigare. Förflyttningar av de svarta i Sydafrika har skett långt tidigare. Det har satts i system att den manliga delen av befolkningen har skickats till arbetsplatser långt ifrån sina hemorter. De har levt ett mer eller mindre fängelseliknande liv, t. ex. i de stora gruvdistrikten. De har i årtal fått vistas borta från sina familjer.

Jag tycker fortfarande att det är ett dåligt argument att säga att vi nu skall vidta åtgärder bara för att förtrycket har skärpts. Jag vidhåller vad jag sade tidigare. Att det nu tydligen har blivit inne att vidta åtgärder och agera i denna fråga beror på att den internationella opinionen och opinionen i Sverige har skärpts och det börjar bli politiskt omöjligt att stå emot den. Det vore ärligare att erkänna att så är fallet i stället för att tala om att förtrycket har skärpts.

CARL LIDBOM (s):

Herr talman! Det råder inget tvivel om att apartheidregimen i Sydafrika är dödsdömd. Den kommer att försvinna. Det kan ta lång tid. Det kan ta mycket lång tid, men den kommer att försvinna, helt enkelt därför att det är omöjligt att en förtryckarregim, som på det sättet förvandlar majoriteten av folket till utlänningar i sitt eget land och som på det sättet brännmärker människor från födelsen och förföljer dem varje dag i allt vad de företar sig, skulle kunna fortleva i det långa loppet.

Frågan är alltså inte *om* apartheidregimen skall försvinna utan *hur* det skall ske och *när* det skall ske. I industriländerna har man länge hyst förhoppningen att förändringarna skall komma gradvis, att övergången skall bli mjuk, att det skall räcka med övertalning och milda påtryckningar för att få förändringar och förbättringar till stånd.

Det är en illusionspolitik som knappast har någon annan förklaring än att den stämt så väl med samma västliga industriländers egna innersta intressen, i varje fall deras kortsiktiga intressen. Verkligheten har många gånger dementerat denna illusionspolitik, och vad vi upplevt är i stället att förtrycket gradvis har skärpts och hårdnat med ibland dramatiska händelser som har trappat upp motsättningarna, såsom Sharpeville 1960, såsom Soweto 1976.

FN:s generalförsamling har också mycket länge haft klart för sig att det inte går med den mjuka linjen, att det är nödvändigt att isolera Sydafrika, att det är nödvändigt att sätta in effektiva internationella åtgärder för att utifrån bistå de svarta i deras ansträngningar att befria sig. Besluten i FN i det ämnet och valet av strategi går tillbaka så pass långt som till 1962. Sedan har de upprepats generalförsamling efter generalförsamling, år efter år.

Det har funnits en kärna av motståndare. Det är framför allt de stora västliga industriländerna, samma länder som sitter med vetorätt i säkerhetsrådet – USA, Storbritannien, Frankrike. De har fortfarande inte givit upp

Fredagen den
1 juni 1979

Förbud mot investeringar i Sydafrika och Namibia

motståndet mot kraven på isolering av Sydafrika och effektiva sanktioner mot landet.

Men deras motstånd mot denna FN-strategi har blivit alltmera skamsat. Ett bevis för den saken nämnde handelsministern i sitt anförande, när han påminde om beslutet i går, där generalförsamlingen med 118 röster mot 0 rekommenderade säkerhetsrådet att besluta om sanktioner mot Sydafrika med anledning av dess Namibiapolitik.

118 mot 0! Det betyder att inte ens USA, Storbritannien eller Frankrike stod upp för den övertygelse som de förfäktar i säkerhetsrådet. De har förmodligen – jag gissar det, för jag har inte sett protokollen – lagt ner sina röster. Det har hänt tidigare.

Det är en uppgivelses politik som detta ändå är ett tecken på. Samtidigt som man biter sig fast vid sina egna näraliggande kortsiktiga intressen, samtidigt som man är rädd om sina strategiska intressen i Sydafrika som har att göra med sjöfarten runt Kap, samtidigt som man är rädd om sina stora industriinvesteringar i Sydafrika, samtidigt som man är rädd om tillgången till de råvarurikedomar som Sydafrika har, känner man nu ändå att förändringens vind på allvar har börjat blåsa.

Det finns tecken i världspolitiken som visar på att man i västländerna, även USA, börjar inse att det här uppehållande försvaret för västliga intressen, att utnyttja eller hota med vetorätten för att bromsa isoleringen och sanktionerna, är en ganska dyrbar politik som kan kosta västvärlden oerhört mycket.

Resultatet av detta uppehållande försvar, av detta nej-sägande till allt vad sanktioner heter, kan bli att man kastar det svarta Afrika – många av de staterna i varje fall – i armarna på Sovjetunionen. Resultatet kan bli en radikaliserings av en typ som åtminstone USA skulle tycka rätt illa om. Och tar befrielsen i Sydafrika mycket, mycket lång tid, blir den mycket, mycket blodig, så kan vi vara säkra på att den regim som därefter följer kommer att bli så mycket hårdare, radikalare och antivästligare.

Detta är någonting som man kanske sent omsider börjar besinna i väst, och det leder till vissa förhoppningar om att motståndet i säkerhetsrådet mot effektiva aktioner successivt skall minska. Det finns vissa tecken på det. Det har på senare tid gjorts vissa framsteg även i säkerhetsrådet. Ett nämndes tidigare här i debatten: beslutet om vapenembargo när det gäller Sydafrika. En rekommendation från 1960-talet förvandlades för inte så länge sedan till ett bindande beslut av säkerhetsrådet om förbud att exportera vapen till Sydafrika. Det kan tänkas att vi så småningom kan få se också vissa beslut på investeringsområdet, som vi närmast diskuterar i dag.

Det är mot denna bakgrund vi skall se den proposition som vi debatterar här i dag. Sverige har i FN sedan många år gett isoleringsstrategin sitt stöd. Sverige har sedan många år pläderat för att FN skall användas som instrument för kraftfulla påtryckningar på Sydafrika och effektiva ekonomiska sanktioner. Sverige har också ansett att vi inte med någon formell tolkning av FN-stadgan skall säga, att i avbidan på att motståndet i säkerhetsrådet äntligen övervinns gör vi ingenting. Vi har i stället velat att

Sverige skall föregå med något av ett exempel, att vi skall visa de svarta att vi menar allvar. Därför har tre svenska regeringar efter varandra rekommenderat de svenska företagen att trappa ner sina investeringar i Sydafrika såsom ett led i påtryckningarna både på Sydafrika och på säkerhetsrådet att äntligen göra någonting.

Tyvärr har företagen icke brytt sig mycket om vare sig regeringen Palme eller regeringen Fälldin eller regeringen Ullsten, utan fortsatt precis som förut. De svenska företagen i Sydafrika har frodats och vuxit. De svenska företagen där tycks gå ganska bra, över tiden sett. Från 1970 till 1976 har omsättningen i de svenska företagen i Sydafrika ökat från 48 miljoner till 146 miljoner rand – 1 rand är ungefär 5 svenska kronor. Under samma tidsperiod – alltså sex år – har antalet anställda vid dessa svenska företag ökat från 3 600 till 4 800.

Det är djupt beklagligt att de svenska företagen så fullständigt struntat i att följa tre regeringars rekommendationer. Det är djupt beklagligt att de svenska företagen inte kan inse det legitima och på lång sikt vettiga även ur deras synpunkt i att vi klart och tydligt väljer sida, att vi bidrar så gott vi kan till att öka trycket på regimen i Pretoria. Men är det nu på det sättet, då har vi nått den punkt där det är alldeles nödvändigt att riksdagen handlar. Det får ändå finnas någon respekt för Sveriges riksdag även bland de svenska företagen. Struntar de fullständigt i vad tre regeringar rekommenderar, då får riksdagen skrida till handling, då är det nödvändigt att vi i bindande form genomför vad de vägrat att respektera såsom rekommendationer.

Det var mot denna bakgrund som vi socialdemokrater i januari 1977 väckte en motion där vi föreslog att man skulle införa ett lagstadgat förbud mot kapitalexport till Sydafrika och ta upp förhandlingar med företagen i syfte att förmå dem att lämna klara utfästelser att inte öka sina investeringar i Sydafrika utan tvärtom begränsa dem. Detta ledde – till viss förvåning – till ett totalt enhälligt riksdagsbeslut som följde huvudlinjerna i den socialdemokratiska motionen, och vi var lyckliga för det.

Nu har en viss tid gått. Det har gjorts en utredning, och den har varit på remiss. Det inträffade ett regeringsskifte, och en ny regering har tagit hand om ärendet. Vi har med någon liten försening – men det är ingenting att klaga över i dag – fått en proposition på riksdagens bord som vi kan behandla. Det är med glädje jag kan säga att vi från socialdemokratiskt håll i allt väsentligt är nöjda med den propositionen. Den följer också de linjer som vi drog upp – med ett undantag. Den ursprungliga tanken – att ha ett kapitalexportförbud kompletterat med utfästelser av företagen om att frivilligt begränsa sina investeringar – har nämligen inte kunnat fullföljas. Det har ägt rum överläggningar med företagen. Valter Åman fick i uppdrag av dåvarande handelsministern Burenstam Linder att förhandla med företagen. Därav kom platt intet. Sydafrikautredningen, som jag själv var ledamot av, tog upp förhandlingar med företagen. Därav kom platt intet. Handelsminister Cars har också haft förhandlingar med företagen och försökt förmå dem att acceptera tanken på att frivilligt begränsa sina investeringar i Sydafrika. Nej, det ville de icke. Därför står vi nu med en lagstiftning som i och för sig är mer

Förbud mot investeringar i Sydafrika och Namibia

Förbud mot investeringar i Sydafrika och Namibia

vidsträckt och mer byråkratisk än vi skulle önska. Men det har ändå öppnats en sista chans för näringslivet, om det så vill, att ångra sig, att ta sitt förnuft till fånga och nu rätta sig efter den lag som beslutas – i så smidiga former som möjligt.

I det förslag som ligger på riksdagens bord ges företagen en chans att sköta ersättningsinvesteringarna i Sydafrika på egen hand i stort sett, under förutsättning att de före lagens ikraftträdande lämnar en utfästelse om att de inte skall expandera sin verksamhet. Kontrollen får i stället komma i efterhand; man får se hur företagen utvecklar sig.

Det vore utomordentligt lyckligt om företagen nu i elfte timmen kunde acceptera detta och lojalt ställa upp på vad som ändå är en bred svensk riksdagsmajoritetens vilja, så att vi slapp hålla på med den byråkratiska exercis som tyvärr blir nödvändig om lagen skall tillämpas i sin helhet.

Herr talman! Jag sade att det var en förvånande enighet 1977. Det var något alldeles fantastiskt att det i vårt land skulle råda enighet om att Sverige inte bara i FN skall stödja isoleringsstrategin, tanken på sanktioner, utan att Sverige dessutom skall överväga ensidiga åtgärder mot investeringarna i Sydafrika. Det gick hela riksdagen med på – inkl. herr Hernelius och hans parti. Vi fann att utvecklingen i Sydafrika var så oroande, att situationen var så speciell, så unik att detta var motiverat.

I dag har ni moderater sluppit koalitionen band, och nu är enigheten icke längre kvar. Den gången fick ni tumma på er övertygelse, den gången fick ni tänja er allt vad ni orkade, och den gången fick ni skriva under sådant som ni i djupet av ert hjärta starkt ogillade. Det behöver ni inte i dag; nu kan ni framträda och yrka avslag.

Men kvar står ju ändå att det finns en ganska solid majoritet i denna riksdag för ett entydigt och klart förslag, som till sin innebörd är sådant att vi kan visa omvärlden att vi försöker anpassa den praktiska handlingen till våra ord. När vi lovat de svarta i Sydafrika att vi skall stödja dem med ett ensidigt svenskt investeringsförbud, då infriar vi detta löfte. En stor majoritet av Sveriges riksdag står såvitt jag förstår bakom den tanken.

Det är, tycker jag, litet synd vid ett sådant här tillfälle, när vi kan celebrera att vi äntligen gör någonting åt den här saken, att behöva ta upp tiden med en aning polemik mot moderaterna. Men vi kanske ändå skall städa linjerna. Det är kanske ändå bra med en viss klarhet i debatten, och därför skall jag säga några ord om herr Hernelius anförande och om moderaternas reservation i utrikesutskottet.

När vi nu har fått en bred majoritet i riksdagen, men med en skiljelinje mellan moderater och övriga, så måste vi konstatera att klyftan mellan moderater och övriga är djup. Läser man vad som står i den moderata reservationen på s. 28 i utrikesutskottets betänkande, så finner man att det inte är fråga om småsaker som moderaterna nu hoppar av, när de sluppit fria från koalitionen. De säger att de ogillar lagförslaget därför att det "utgör ett stöd för de krafter som siktar på en konfrontation inom Sydafrika". Man skall i stället "stödja de grupper i Sydafrika som arbetar på en försoning mellan rasgrupperna och en utjämning av motsättningarna mellan dessa. Sverige bör

inte vidta åtgärder som kan leda till en skärpning av motsättningarna i Sydafrika.”

Det är, såvitt jag kan begripa, i klartext ett utdömande av hela isoleringsstrategin. Man menar att en samarbetsvilja mellan västvärlden och Sydafrika skulle kunna leda till framgångar. Man menar att multinationella företag kan användas som instrument för att förbättra förhållandena. Det är exakt motsatsen till den politik som vi trodde att en enhällig riksdag stod bakom – och som fortfarande en stor majoritet av riksdagen står bakom. Låt oss ha klart för oss att där går skiljelinjen. Moderaterna är inte med om den grundläggande svenska politiken – varken i FN eller här hemma – när det gäller sanktioner och ensidiga åtgärder. Ni argumenterar på ett sätt som visar att ni ogillar FN:s isoleringsstrategi.

Sedan har ni vid sidan av detta åtskilliga andra invändningar. Att man skall hålla sig till FN-stadgan, aldrig göra mer än vad FN:s säkerhetsråd kräver av sina medlemmar, är också en filosofi som icke på någon punkt stämmer med vad ni tyckte 1977 och vad herr Hernelius då sade i kammaren. Men vi, majoriteten i detta fall, tycker inte att Sverige skall nöja sig med att göra det minimum som även den motvilligaste i FN:s säkerhetsråd går med på, utan vi skall ytterligare göra vad vi diskuterar i dag.

Moderaterna har alla möjliga invändningar mot det här lagförslaget. Naturligtvis, annars vore de inte moderater, tar de också upp rättssäkerheten, hur svårtolkad lagen är, hur svårtillämpad den kommer att bli. Nåja, det är möjligt att det är så. Det är säkert svårt att tolka denna lag och det är säkert svårt att tillämpa den. Det var därför som jag alldeles nyss sade att jag vida hade föredragit att det hade funnits ett klimat som hade möjliggjort samarbete mellan industrin och regeringen, som hade gjort att industrin fann det med sina intressen förenligt att frivilligt rätta sig efter vad statsmakterna bestämt, nämligen att de svenska investeringarna skall begränsas i Sydafrika. Men vi får ta byråkratin, därför att företagen tredsкас. Det är det råa och brutala svaret, herr Hernelius.

Vidare bekymrar sig herr Hernelius för att det finns kryphål i lagen. Företagen kan kringgå den. Den kanske blir ett slag i luften. Det tror inte jag. Om herr Hernelius vänner i företagarvärlden har den föreställningen, så hjälp då till att ta dem ur den snabbast möjligt, därför att man kommer att få reda på hur det går för de svenska företagen i Sydafrika. De är skyldiga att lämna rapporter om hur det utvecklar sig med produktionsvolymen, omsättning, antal anställda osv. Vi kommer att få reda på om de investerar, så att det blir en expansion i Sydafrika.

Det är min bestämda övertygelse att den majoritet som i dag vill ta detta investeringsförbud också med kraft skulle reagera om företagen försökte hitta kryphål och trots lagens bestämmelser skulle expandera i Sydafrika. I så fall får man väl dra åt skruven ett varv till. Hälsa det, herr Hernelius, till vännerna i Industriförbundet.

Herr Hernelius är också bekymrad för att Sydafrika kan omintetgöra den här lagen. Ja, visst kan de det. De kan t. ex. nationalisera de svenska företagen i Sydafrika. De kan förbjuda de svenska företagen i Sydafrika att lämna

Nr 164

Fredagen den
1 juni 1979

Förbud mot investeringar i Sydafrika och Namibia

Nr 164

Fredagen den
1 juni 1979

Förbud mot investeringar i Sydafrika och Namibia

uppgifter till moderbolagen i Sverige. I praktiken skulle moderbolagen då tappa kontrollen över dotterbolagen och dessa skulle upphöra att vara svenska koncerner. Det kan få sådana konsekvenser. Men det är ofrånkomligt om vi över huvud taget vill göra någonting.

För min del tycker jag inte att man skall låta sig skrämmas av öppna eller dolda hot om motåtgärder från Sydafrikas sida. Vill vi ha denna politik, skall vi föra den även med risk för vissa försök till motåtgärder från det sydafrikanska hållet.

Herr talman! Det är dags för middagspaus. Jag skall inte nöta på tiden mera. Låt mig bara än en gång få säga, att jag tycker att det är glädjande att denna proposition nu ligger på riksdagens bord och att beslut skall fattas i dag om att Sverige skall visa att vi menar allvar och att vi försöker att få ord och handlingar att överensstämna på denna viktiga punkt i vår utrikespolitik.

På förslag av förste vice talmannen beslöts att kammarens förhandlingar skulle fortsättas kl. 19.30.

§ 8 Kammaren åtskildes kl. 18.04.

In fidem

SUNE K. JOHANSSON

/Solveig Gemert