



9—10 april

## Debatter m. m.

## Torsdagen den 9 april

	Sid.
Meddelande ang. dagens sammanträde, m. m. ....	3
Anförandenas längd i frågedebatterna .....	3
Svar på frågor av:	
herr Persson i Skänninge (s) ang. beredande av sysselsättning för viss friställd arbetskraft .....	3
herr Nordstrandh (m) ang. åtgärder mot den hotande sysselsätt- ningskrisen för akademiker.....	4
fru Ryding (vpk) ang. företagares varsel om driftnedläggning m. m.	5
herr Carlshamre (m) ang. utnyttjandet av kungl. propositioner före offentliggörandet .....	8
herr Jönsson i Ingemarsgården (fp) ang. utarbetandet av deklara- tionsblanketter med anledning av den föreslagna skattere- formen .....	10
herr Antonsson (cp) ang. tidpunkten för framläggande av proposi- tion med anledning av informationsutredningens betänkande . . . .	11
herr Eliasson i Sundborn (cp) ang. beskattningen av samaritersätt- ning för vård av anhörig .....	12
herr Andersson i Örebro (fp) ang. anstånd för vissa företagare med avgivande av självdeklaration .....	15
herr Jonasson (cp) ang. tidpunkten för tillsättande av utredning om beskattningen av ideella föreningar .....	16
Svar på interpellationer av:	
herr Mundebo (fp) ang. utbetalningen av statliga bostadslån .....	16
fru Ryding (vpk) ang. säkerhetsbestämmelserna för tung lastbils- trafik .....	17
Bildande av en europeisk ungdomsfond inom Europarådet .....	23

	Sid.
Utgifterna på driftbudgeten inom kommunikationsdepartementets verksamhetsområde:	
Allmän översikt över vägväsendet. Anslagen till vägväsendet . . . . .	25
Statens trafiksäkerhetsverk: Förvaltningskostnader. . . . .	63
Trafiksäkerhetsforskning. . . . .	72
Ersättning till statens järnvägar för drift av icke lönsamma järnvägs- linjer m. m. . . . .	73
Ersättning till trafikföretag för drift av icke lönsamma busslinjer . . . .	74

### Fredagen den 10 april

Interpellation av herr Burenstam Linder (m) ang. staten som företagare	79
Meddelande om enkla frågor av:	
herr Jönsson i Ingemarsgården (fp) ang. sysselsättningsfrämjande åtgärder i Jämtlands län. . . . .	81
herr Burenstam Linder (m) de statliga företagens verksamhet i Norrland. . . . .	81

## Samtliga avgjorda ärenden

### Torsdagen den 9 april

<i>Utrikesutskottets</i> utlåtande nr 6, i anledning av dels Kungl. Maj:ts skrivelse med redogörelse för verksamheten inom Europarådets ministerkommitté under år 1969 dels skrivelse från den parlamentariska delegationen hos Europarådets rådgivande församling med redogörelse för församlingssessionerna under år 1969, dels motioner om bildande av en europeisk ungdomsfond inom Europarådet . . . . .	23
<i>Statsutskottets</i> utlåtande nr 6, rörande utgifterna på driftbudgeten inom kommunikationsdepartementets verksamhetsområde . . . . .	25



## Torsdagen den 9 april

KL. 13.00

### § 1

Justerades protokollen för den 1 innevarande april.

### § 2

#### Meddelande ang. dagens sammanträde, m. m.

Herr TALMANNEN yttrade:

Dagens frågestund kommer att pågå ungefär en timme och sammanträdet avslutas omkring kl. 19.00.

Till kammarens ledamöter har utdelats en preliminär ärendeplan för behandling i kamrarna av utskottsutlåtanden under återstoden av vårsessionen.

### § 3

#### Anförandenäs längd i frågedebatterna

Herr TALMANNEN yttrade:

Vid dagens sammanträde föreligger 21 enkla frågor till besvarande och 12 utskottsutlåtanden till slutligt avgörande, däribland statsutskottets utlåtande om utgifterna inom kommunikationsdepartementets verksamhetsområde. Jag tillåter mig därför att erinra om angelägenheten av en snäv tidsbegränsning av yttrandena i frågedebatterna. I en till kammarens ledamöter utdelad stencil har redovisats ordningsstadgans föreskrifter och konstitutionsutskottets och talmanskonferensens uttalanden om begränsning av anförandenäs längd i frågedebatterna.

### § 4

Svar på fråga ang. beredande av sysselsättning för viss friställd arbetskraft

Ordet lämnades på begäran till

Chefen för inrikesdepartementet, herr statsrådet HOLMQVIST, som yttrade:

Herr talman! Herr Persson i Skänninge har frågat vilka åtgärder chefen för industridepartementet avser att vidta för att bereda sysselsättning åt dem som friställs vid YFA i Norrköping och som på grund av familjeförhållanden och dylikt inte kan ta anställning på annan ort. Frågan har överlämnats till mig för besvarande.

Nedläggningen av YFA, som genomförs i höst, berör totalt 912 anställda, varav 430 kvinnor. Möjligheterna att omplacera personalen underlättas av att läget på arbetsmarknaden i Östergötlands län för närvarande kännetecknas av stor efterfrågan på arbetskraft. Vid mitten av mars fanns 2 775 ledigannämda platser, medan 1 524 personer var registrerade som arbetslösa. I Norrköping var antalet arbetslösa 570. Antalet lediga platser var 748. Fram till dess nedläggningen av YFA är genomförd beräknas emellertid nyanställningsbehovet hos företagen i Norrköpingsområdet komma att öka väsentligt.

Förutsättningarna för personalen vid YFA att få nya arbeten på hemorten eller i dess närhet är alltså allmänt sett gynnsamma. Det är emellertid realistiskt att räkna med att svårigheter kan uppstå för en del av de anställda, i första hand bland de äldre. Särskild per-

**Svar på fråga ang. åtgärder mot den hotande sysselsättningskrisen för akademiker**

sonal inom arbetsförmedlingen kommer därför att avdelas för att hjälpa de friställda. Möjligheten att skaffa tillfällig sysselsättning genom ökning av beredskapsarbetena undersöks liksom möjligheterna att bereda handikappade arbetstagare plats i skyddad och halvskyddad sysselsättning. För dem som är beredda att genomgå omskolning står i dag närmare 400 platser till förfogande vid Norrköpings omskolningscentrum.

Jag vill slutligen framhålla att överläggningar har inletts i syfte att genom lokaliseringspolitiska insatser förstärka och differentiera näringslivet i Norrköping. Överläggningarna har redan resulterat i att ett företag kommer att bygga ut verksamheten och erbjuda anställning åt 55 av de anställda vid YFA, varav 40 i åldern 50 år eller äldre. Pågående förhandlingar med ett tiotal företag beräknas kunna resultera i att ytterligare nya arbetstillfällen tillkommer i Norrköping i takt med YFA:s avveckling.

Vidare anförde

Herr **PERSSON** i Skänninge (s):

Herr talman! Jag ber att få tacka statsrådet Holmqvist för detta svar, som jag finner vara synnerligen positivt. Det visar att statsrådet verkligen intresserar sig för de problem det här gäller och som är mycket besvärliga just i Norrköping. Jag har framställt min fråga för att få klarhet i hur man i regeringen ser på dessa problem.

Jag har inget att tillägga till det svar jag fått. Jag tackar statsrådet Holmqvist för det. Jag tror att det i Norrköping kommer att accepteras bland dem som arbetat med dessa frågor. Norrköping och även Borås har haft bekymmer med sin konfektionsindustri. Jag beundrar emellertid kommunalmännen i Norrköping, som i varje fall i ganska stor utsträckning lyckats lösa de problem som uppstått genom den ak-

tuella nedläggningen av konfektionsindustrin. Jag vill tacka statsrådet Holmqvist för att han är beredd att medverka till dessa frågors fortsatta lösning.

Herr talman! Jag har utöver detta inget att tillägga i denna fråga.

Härmed var överläggningen slutad.

## § 5

**Svar på fråga ang. åtgärder mot den hotande sysselsättningskrisen för akademiker**

Ordet lämnades på begäran till

Chefen för inrikesdepartementet, herr statsrådet **HOLMQVIST**, som yttrade:

Herr talman! Herr Nordstrandh har frågat vilka åtgärder jag ämnar låta vidta för att möta den sysselsättningskris som nu hotar ett hastigt växande antal av dem som studerar vid universitet och högskolor.

Jag är medveten om att sysselsättningsfrågorna för det snabbt växande antalet personer med högre utbildning fordrar skärpt uppmärksamhet. SACO har i dagarna för mig redovisat ett material som belyser dessa förhållanden och framfört önskemål om olika åtgärder. Jag finner det angeläget att det sker en fortgående kartläggning av utvecklingstendenserna och en planering av åtgärder. Sådan kartläggning och planering pågår inom arbetsmarknadsverket. Enligt vad jag erfarit kommer arbetsmarknadsstyrelsen vid plenum om någon vecka att ta upp den berörda arbetsmarknaden till ingående behandling.

Vidare anförde:

Herr **NORDSTRANDH** (m):

Herr talman! Jag ber att få tacka inrikesministern för svaret på min fråga. Det visar, att inrikesministern är helt medveten om vilka risker som förekom-

**Svar på fråga ang. företagares varsel om driftnedläggning m. m.**

mer inom den berörda delen av arbetsmarknaden och att han också är beredd att låta vidtaga åtgärder.

Anledningarna till min fråga är tvenne. Först har vi det mera kroniska förhållandet att antalet akademiker ökar våldsamt. För närvarande finns det omkring 130 000 akademiker och fram till 1980 kommer antalet att öka till 310 000. Examinationen inom vissa arbets- och studieområden är sådan att den nästan inget skräck. Den andra anledningen till min fråga har mera akut karaktär. Det är att döma av referat och uttalanden i pressen väl bekant att arbetsmarknadsverkets chef hoppat in i denna diskussion med en rekommendation, som renodlat ungefär innebär att studentens målsättning skall vara att slå sig fram — inget mer. Det skulle därför inte behövas några direkta åtgärder, utan studenten och studentskan får söka sig det arbete som över huvud taget står till buds i nuvarande situation. Jag menar, att detta är ett något lättvindigt och förhastat sätt att betrakta denna fråga.

Det framgick av svaret, att man inom arbetsmarknadsverket skall ta upp överläggningar och genomföra planeringar i dessa frågor. Jag hoppas att så också verkligen kommer att bli fallet. Sedan jag ställde min fråga, har även SACO framlagt ett program, som kan ge någon ledning för planeringsarbetet.

Jag vill avslutningsvis framhålla, att det kanske också föreligger behov av en viss samverkan mellan inrikesdepartementet och utbildningsmyndigheterna, d. v. s. utbildningsdepartementet, universitetskanslersämbetet och skolöverstyrelsen. Jag vill i detta sammanhang ställa en liten fråga. För någon tid sedan överlämnade Fria moderata studentförbundet och moderata samlingspartiet till utbildningsministern en utredning, som man hade genomfört och som gällde akademikerna i utbildningen och på arbetsmarknaden, med förhoppning om att den skulle kunna leda

till överläggningar inte bara inom utbildningsdepartementet utan också med annat departement, exempelvis inrikesdepartementet.

Får jag fråga om det har skett någon sådan samordning, någon sådan överläggning eller möjligen kan komma att bli en sådan?

Chefen för inrikesdepartementet, herr statsrådet **HOLMQVIST**:

Herr talman! Jag kan väl förstå att herr Nordstrandh är intresserad av att få veta om vi från inrikesdepartementets sida, när det gäller en sådan framställning som vi har fått exempelvis från SACO, gör den till föremål för en gemensam beredning. Jag kan tala om att så sker. Utbildningsdepartementet får naturligtvis även del av framställningen, och det förekommer gemensamma överläggningar.

Enligt de underrättelser jag fått har det också förekommit vissa sådana kontakter på tjänstemannaplanet beträffande den andra framställningen. Däremot har jag inte haft direkta överläggningar med min kollega om detta ännu.

Härmed var överläggningen slutad.

**§ 6****Svar på fråga ang. företagares varsel om driftnedläggning m. m.**

Ordet lämnades på begäran till

Chefen för inrikesdepartementet, herr statsrådet **HOLMQVIST**, som yttrade:

Herr talman! Fru Ryding har frågat om under senare tid inträffade fall då anställda först via massmedia blivit underrättade om företagsnedläggelse ger mig anledning till något initiativ i syfte att säkerställa en mera tillfredsställande ordning i fråga om företagets varsel om nedläggning eller annan väsentlig förändring i driften.

Skyldighet för arbetsgivarna att informera och samråda vid nedläggande

**Svar på fråga ang. företagares varsel om driftnedläggning m. m.**

eller inskränkning av driften vid företag finns föreskriven i avtalet om företagsnämnder. Om sådana åtgärder anmäls till offentlig myndighet, skall anmälan också delges företagsnämnden.

Den överenskommelse som finns mellan arbetsmarknadsstyrelsen, Svenska arbetsgivareföreningen, Sveriges industriförbund, Landsorganisationen och Tjänstemännens centralorganisation om åtgärder vid personalinskränkningar innehåller inte regler om hur informationen till arbetstagarna skall ske. Det stadgas dock att länsarbetsnämnd äger påkalla tillsättandet av särskild samrådsgrupp med representanter bl. a. för arbetstagarna för att underlätta omställning i samband med driftsförändringar.

Jag delar fru Rydings uppfattning att varsel om driftsinskränkning bör ske på sådant sätt att arbetstagarna får del av varslet direkt från företaget. Då det här gäller förhållanden som regleras i avtal mellan parterna finner jag dock inte anledning att ta något initiativ i saken.

Vidare anförde:

Fru **RYDING** (vpk):

Herr talman! Jag framställde min fråga med anledning av händelserna i Norrköping. Vad är det då som hänt där? Jo, en industri har lagts ned. 912 människor ställs utan jobb. Det finns en företagsnämnd, men bolagsledningens samråder inte med denna om nedläggningen. Arbetarrepresentanterna i företagsnämndens arbetsutskott får inte besked om nedläggningen förrän på eftermiddagen dagen innan nedläggningsbeskedet offentliggörs. Många av de anställda fick meddelande om nedläggningen via TT:s radionyheter, och ändå hade bolagsledningen fattat beslutet åtta dagar tidigare.

Allt detta hände alltså vid YFA i Norrköping. Dagen var den 1 april — många trodde att det var ett aprilskämt men fick sannerligen veta om att det

var någonting annat.

Regeringen har varit informerad i det här fallet. Redan för ett år sedan gav bolagets styrelse uttryck åt sina bekymmer för verksamheten i fortsättningen, och för någon månad sedan rekommenderade regeringen bolaget att vidtaga den åtgärd som nu genomförts. Enligt uppgift lär flera regeringsledamöter ha varit inblandade — statsråden Wickman, Holmqvist och Sträng samt statsminister Palme. Men när de anställda uppuktade statsminister Palme efter att ha fått besked om nedläggningen sade han att regeringen påföljande vecka skulle ta itu med fallet.

Hela tillvägagångssättet — och det börjar faktiskt bli normalt — visar orimligheten i det ekonomiska system vi lever i, även om det kallas för blandekonomi. Varje ny nedläggning är ett slag i ansiktet på dem som trodde på försäkringarna att förra gången skulle vara den sista. Man lovar från ansvarigt håll — från både bolag och regering — att hädanefter skall det varslas i god tid, alla förberedelser skall vidtas i god tid, alla skall få nytt jobb o. s. v. Men, herr talman, avtal och löften spelar ingen roll! Vad hjälper det med vackert tal om Saltsjöbadsanda, om samförstånd och samråd före en nedläggning via företagsnämnderna, om företagsdemokrati etc., när man struntar i alltsammans och saklöst kan göra detta? I fallet YFA i Norrköping lär regeringen få ta på sig sin stora del av ansvaret.

Statsrådet Holmqvist säger att han delar min uppfattning att de anställda skall få besked direkt och inte via TV om att deras företag skall läggas ned, och det är ju tacknämligt. Beträffande den saken är jag nöjd. Men statsrådet vill inte ta något initiativ i frågan därför att det är arbetsmarknadens parter som skall reglera dessa saker.

Ja, herr Holmqvist, det hjälper väl inte att vi har både § 6 och § 10 i företagsnämndsavtalet när man inte håller detta avtal. Därför skulle jag vilja fråga

## Svar på fråga ang. företagares varsel om driftnedläggning m. m.

statsrådet Holmqvist: Skall vi låta oss nöja med de förhållanden som vi har tills vi kanske får uppleva flera och än värre fall av typen YFA i Norrköping?

Chefen för inrikesdepartementet, herr statsrådet **HOLMQVIST**:

Herr talman! Det fanns ett par uppgifter i fru Rydings inlägg som föranleder en kommentar.

Det förhåller sig inte på det sättet att YFA för ett år sedan meddelade regeringen att företaget skulle komma att lägga ned sin verksamhet. Det är fullständigt fel. Fru Ryding vet också att det under det senaste året pågått en ständig diskussion om förhållandena för vår textil- och konfektionsindustri.

Det är uppenbart att företagen i det sammanhanget starkt betonat de svårigheter de befinner sig i. Det är riktigt att det för två eller tre veckor sedan förekom överläggningar mellan olika departementschefer om just den här frågan. Vi får väl ändå hålla fast vid att företaget självt har att bestämma tidpunkten för en avveckling.

Vad vi hade att överväga var om vi skulle förbereda vissa åtgärder. Om fru Ryding var inne i kammaren litet tidigare i dag, kunde hon kanske observerat att det i Norrköpingsfallet hållits en beredskap som bidragit till att vi tämligen omedelbart kunnat vidta vissa åtgärder sedan beslutet om nedläggningen blivit känt.

Om emellertid parterna på arbetsmarknaden skulle kunna komma fram till någon uppfattning om hur vi bättre skulle kunna lösa detta problem, är vi självfallet öppna för en diskussion, men jag måste nog, fru Ryding, avvakta tills det görs framställning från det hållet innan vi tar något initiativ.

Fru **RYDING** (vpk):

Herr talman! Jag sade att man för ett år sedan hade talat om sina bekymmer men inte om att man hade tänkt

lägga ned driften. Den saken lär regeringen ha fått reda på först för en månad sedan, och nedläggningen beslutades på regeringens rekommendation.

Jag var inne i kammaren när statsrådet Holmqvist besvarade herr Perssons i Skänninge fråga. Men de arbeten som erbjuds de anställda vill dessa inte ha, eftersom deras önskan är att få en meningsfull sysselsättning. De vill inte stoppas in på en skyddad verkstad eller kanske sämre avlönade platser än de som de haft i textilindustrin. Detta är ganska förståeligt.

Jag har talat med deras representanter både i går och i dag. De meddelade att vissa av de anställda blivit erbjudna arbete på annat håll, men eftersom det är fråga om sämre arbeten och inte någon meningsfull sysselsättning enligt gängse uppfattning betackade sig många för att ta dem. Jag vet också att de får en avgångsgratifikation, men det är ju arbete och inte en engångssumma som människorna vill ha också i Norrköping.

Det är egendomligt att statsrådet Holmqvist inte är mera mån om att de avtal som faktiskt finns också följs. Gång på gång får vi bevittna brott emot dem, och regeringen tar då inte något initiativ att gå ytterligare en bit på vägen för att tvinga bolagsledningarna till en annan tingens ordning. Det framgick av herr Holmqvists anförande att han tyckte att jag på något sätt skulle ta bolagsledningen i försvar. Nej, det är en fullständigt felaktig uppfattning. Men i detta fall får bolagsledningen, som har uppträtt skandalöst, i viss mån dela ansvaret med regeringen, som har agerat på ett oförsvarligt sätt.

Chefen för inrikesdepartementet, herr statsrådet **HOLMQVIST**:

Herr talman! Fru Ryding har nu förklarat att hon menade att kontakterna i fråga förekommit först för ett par månader sedan. I varje fall har jag inte deltagit i dem, det kan jag försäkra.

**Svar på fråga ang. utnyttjandet av kungl. propositioner före offentliggörandet**

Det är för mycket kort tid sedan det hela blev aktuellt.

Det är klart att varken fru Ryding eller jag för dagen kan säga exakt vad det kan bli för arbetsuppgifter som framkommer. Glädjande nog har det visat sig att det finns textilföretag som kan erbjuda anställning. En del personer kan alltså gå över från ett företag till ett annat och fortsätta i sitt yrke. Det blir kanske inte så många som kan erbjudas den möjligheten, men eftersom textilindustrin är ett låglöneområde har vi rätt goda förhoppningar om att kunna bereda ett betydande antal av de människor som drabbas av nedläggningen kanske rent av en bättre ekonomisk ställning än de har haft förut.

Jag säger inte detta för att på något sätt försöka skönmåla situationen. Vi är väl medvetna om att den innebär starka påfrestningar för många människor, men på den punkten har vi inte anledning att ta upp någon diskussion i dag. Jag menar bara att fru Ryding tycks ha förbisett att vi när det gäller förhållandena på arbetsmarknaden ändå har som praxis att parterna själva ordnar upp problem av detta slag och att vi inte utan vidare vill ändra denna praxis. Det har jag också velat markera i mitt svar.

Härmed var överläggningen slutad.

§ 7

**Svar på fråga ang. utnyttjandet av kungl. propositioner före offentliggörandet**

Ordet lämnades på begäran till

Chefen för finansdepartementet, herr statsrådet STRÄNG, som yttrade:

Herr talman! Herr Carlshamre har frågat statsministern huruvida det är lämpligt att en proposition innan den blivit offentlig används som underlag för en av statsråd eller departements-

tjänstemän författad och i vinningsssyfte utgiven skrift. Frågan har överlämnats till mig för besvarande.

Det kan inte anses vara olämpligt att allmänheten i en mera lättillgänglig form informeras om regeringens skatteförslag. Något vinningsssyfte föreligger inte i samband med den informations-skrift som närmast torde ha föranlett frågan.

Vidare anförde:

Herr CARLSHAMRE (m):

Herr talman! Jag hade riktat min fråga till statsministern, eftersom jag ser den som en fråga om arbetsetiken i regeringen, som det närmast torde ankomma på statsministern att svara för. Jag är givetvis tacksam för att herr Sträng har gjort sig besvär att besvara den, men strängt taget svarar han ändå inte på min fråga. Det är ingen som inte delar finansministerns uppfattning att det är önskvärt med information i lättillgänglig form till allmänheten, men frågan gällde inte detta, utan den avsåg ett offentligt utnyttjande av icke offentligt material eller förberedelse till offentligt nyttjande av icke offentligt material. Det är min bestämda uppfattning att i ett sådant hänseende har statsrådet Sträng och hans medarbetare ingen annan rätt till materialet än vilken Andersson, Pettersson, Lundström eller Carlshamre som helst.

Tänk, herr Sträng, om jag nästa gång det är fråga om att lägga fram en stor proposition kommer upp till herr Sträng och säger: När den propositionen ligger på riksdagens bord vill jag vara ute i bokhandeln med en kritisk kommentar samma dag. För det ändamålet räknar jag nu med att få lov att disponera materialet under arbetets gång. Det hela skall visserligen ske under betryggande omständigheter och ingenting skall offentliggöras förrän den dag då propositionen läggs fram, men då skall det vara färdigt. Något vinningsssyfte har

**Svar på fråga ang. utnyttjandet av kungl. propositioner före offentliggörandet**

jag inte med denna skrift; jag tänker nämligen skänka ett eventuellt överskott till moderata samlingspartiet precis som herr Sträng låtit antyda att han gör, fast till det socialdemokratiska partiet. Då är vi enligt min mening, herr Sträng, på alldeles samma linje.

Jag skulle gärna vilja veta om det är herr Strängs mening, att icke offentligt material inom departementet på detta sätt skall stå till förfogande för alla som samtidigt som det blir offentligt önskar ge ut en kommentar.

Chefen för finansdepartementet, herr statsrådet STRÄNG:

Herr talman! På sätt och vis är det naturligtvis att använda fel ord när herr Carlshamre lägger in begreppet etik i denna fråga. Lika litet som herr Carlshamre fick ut någonting av frågan om herr Erlanders arbete, lika litet får han ut någonting av denna. Över huvud taget är det väl motsatsen till etik som herr Carlshamre briljerar i när han ställer frågor som den förra och den här.

Självfallet har ett statsråd rättighet att skriva en broschyr; den proposition som han sedermera kommer att framlägga är dock ett resultat av hans egen tankemöda. Jag vill inte påstå att han har fullständig copyright på propositionen, men det är väl ändå på det sättet att propositionen är ett resultat av hans egen tankemöda. Herr Carlshamre frågar: Har jag då inte rätt att få utnyttja finansministerns tankearbete för mina syften?

Jag måste nog svara nej på det, hur vänlig och hygglig jag annars än är. Det skulle aldrig falla mig in att hälsa på herr Carlshamre och be att få utnyttja hans tankemöda för något publicistiskt offentliggörande. Men avsikten med frågan var väl inte denna aspekt; den är en efterhandskonstruktion av herr Carlshamre. Han var ute i syfte att tala om för allmänheten att här tjänar finansministern pengar på en bro-

schyr — det var den innersta orsaken till frågan.

Samma tankegångar låg bakom föregående veckas fråga från herr Carlshamre: Skall förre statsministern Erlander tjäna pengar på en bok som presenteras såsom en historisk akt? Efter förra veckans för honom vådliga konfrontation med frågan har herr Carlshamre blivit något försiktigare.

Även om jag inte har sagt det så klart och tydligt i svaret kan jag nu trösta herr Carlshamre med att tala om att för min egen räkning blir det inte en enda krona i förtjänst på detta arbete. Och blir det några slantar för det socialdemokratiska partiet tycker jag nog att de är mer berättigade och om jag så får säga renare till sin natur än de slantar som herr Carlshamres partikansli får efter alla de bolagsstämmor som nu i snabb takt hålls.

Herr CARLSHAMRE (m):

Herr talman! Tänka skall jag be att få göra själv — jag skulle verkligen inte komma på den idén att be statsrådet Sträng om hjälp med att tänka i skattefrågan.

I den skrift vi talar om ingår emellertid en mängd statistiskt material, tabellmaterial och annat sådant, som är framtaget inom departementet och såvitt jag förstår mycket sällan ritat och skrivet med herr Strängs egen hand. Det är det materialet, som inte var offentligt förrän propositionen lades fram, som jag undrar om jag inte kunde få disponera för ett liknande ändamål som detta.

Jag var inte så intresserad av pengarna, herr Sträng, mer än som princip — jag tror inte heller att försäljningen av boken kommer att ge särskilt mycket pengar. Jag har nämligen läst den och tror inte alls att den blir någon försäljningssuccé; den är föga upplysande och ganska valhänt skriven. Men vad som är viktigt för mig är att få bestämt fastslaget att om en författare med ut-



**Svar på fråga ang. utarbetandet av deklarationsblanketter med anledning av den föreslagna skattereformen**

nyttjande av icke offentligt material i kanslihuset skriver en bok och det blir någon krona över föreligger vinnings- syfte, även om överskottet skänks till ett politiskt parti. Där föreligger ingen skillnad. Om jag utarbetar en skrift och skänker överskottet till moderata samlingspartiet vill jag att även den gåvan skall betraktas såsom given till ett allmännyttigt ändamål, vilket herr Sträng uppenbarligen menar i det nu berörda fallet.

Chefen för finansdepartementet, herr statsrådet **STRÄNG**:

Herr talman! Naturligtvis är det ytterligt pinsamt att försöka sätta betyg på sin egen skriftliga produkt, och jag känner mig förhindrad att göra det. Jag kan naturligtvis inte i något avseende jämställa mig med den professionelle journalist och skriftställare som herr Carlshamre utger sig för att vara.

Tabellmaterialet publicerades i min broschyr fem, sex dagar efter det att hela den svenska pressen hade fått det. I detta speciella fall hade jag alltså inte någon förhandsrätt till det. Och eftersom det hela blev offentligt samma dag som riksdagen tog emot propositionen, så var det offentligt för alla andra också. Och herr Carlshamre kunde ju näp- peligen framföra någon kritik förrän dagen efter det att det hela blev offentligt. Med herr Carlshamres rapphet och professionella säkerhet i att hantera det tryckta materialet, är det klart att han bara behövde titta på tabellerna. Men innan han kunde kommentera dem måste de förstås vara offentliga.

Hur herr Carlshamre än vrider och vänder på detta kvarstår att jag skrev en broschyr — herr Carlshamre har erkänt att finansministern må ha rättighet att göra det. Herr Carlshamre ogillar broschyren, och det har han naturligtvis också rättighet att göra. I slutet av denna broschyr finns en del tabeller som blev offentliga i officiell mening

samma dag som broschyren utkom och som fem à sex dagar dessförinnan var offentliga i inofficiell mening. Ville man kritisera dessa tabeller, så fanns det ju alla möjligheter att göra det, och jag föreställer mig att herr Carlshamre efter sin — jag måste nog uttrycka det så i detta sammanhang — mycket begränsade förmåga har gjort allt vad han kunnat för att åstadkomma en sådan kritik.

Herr **CARLSHAMRE** (m):

Herr talman! Jag vet inte om vi nu har fått den av många efterlysta förklaringen till att tabellmaterialet kunde offentliggöras fem, sex dagar innan propositionen lades. Var det möjligen så att man i finansdepartementet för säkerhets skull ville ha ryggen fri när broschyren kom att kunna hänvisa till att det redan var offentligt? Jag vet inte!

För övrigt, herr Sträng, var det nog faktiskt möjligt att hinna läsa herr Strängs broschyr från första sidan till den sista — den är ju inte så tjock — samma dag som propositionen kom men innan den lades på riksdagens bord, alltså i stort sett mellan kl. 9 och kl. 11.

Chefen för finansdepartementet, herr statsrådet **STRÄNG**:

Herr talman! Inte för att jag personligen har så mycket till övers för herr Carlshamres renommé, men efter det senaste anförandet är det nog klokt att herr Carlshamre slutar att debattera.

Härmed var överläggningen slutad.

§ 8

**Svar på fråga ang. utarbetandet av deklarationsblanketter med anledning av den föreslagna skattereformen**

Ordet lämnades på begäran till

Chefen för finansdepartementet, herr statsrådet **STRÄNG**, som yttrade:



**Svar på fråga ang. tidpunkten för framläggande av proposition med anledning av informationsutredningens betänkande**

Herr talman! Herr Jönsson i Ingemarsgården har frågat mig hur snart jag avser att framlägga förslagen till de nya deklarationsblanketterna med anledning av den föreslagna skattereformen.

Deklarationsblanketter utarbetas och fastställs av vederbörande myndighet under sommaren och hösten för efterföljande års deklARATIONER. I den mån skattereformen aktualiserar förändringar beaktas detta vid blanketternas utformning. Blanketterna kommer att i vanlig ordning vara tillgängliga för allmänheten.

Jag vill tillägga att skattereformen inte inverkar på utformningen av de blanketter som skall användas vid 1971 års taxering.

**Vidare anförde**

Herr JÖNSSON i Ingemarsgården (fp):

Herr talman! Jag skall be att få tacka finansministern för svaret. Detta är också en fråga om upplysning till skattebetalarna med anledning av den skattereform som kommer att genomföras.

Jag förmodar att skattereformen kommer att föranleda många ändringar av de blanketter, på vilka den enskilde skattebetalaren skall göra en sluträkning över hur denna reform påverkar hans ekonomiska ställning. Med kännedom om de svårigheter som den enskilde har när det gäller att deklarerat tror jag det vore skäl i att man denna gång vidtog särskilda åtgärder. Det kanske inte blir så stor förändring av blanketten, men beträffande innehållet på de olika punkterna blir det ju ganska mycket ändringar.

Jag vill därför vädja till finansministern att man innan blanketten slutgiltigt fastställs gör ett test bland allmänheten. För dem som yrkesmässigt sysslar med dessa frågor är det enkelt att klara ifyllandet, men för den enskilde är det svårt när han sitter framför denna blankett och skall fylla i den. Det

har man erfarit om man under några år försökt ta hand om dessa blanketter. Därför vill jag alltså vädja att det görs ett sådant test och att man dessutom ser till att blanketterna kommer ut i tid, så att upplysningen hinner nå alla. Det blir säkerligen många problem för den enskilde med dessa blanketter och nya bestämmelser.

Härmed var överläggningen slutad.

**§ 9****Svar på fråga ang. tidpunkten för framläggande av proposition med anledning av informationsutredningens betänkande**

Ordet lämnades på begäran till

Chefen för finansdepartementet, herr statsrådet STRÄNG, som yttrade:

Herr talman! Herr Antonsson har frågat chefen för justitiedepartementet om förslag avses att föreläggas innevarande års riksdag med anledning av informationsutredningens betänkanden. Frågan har överlämnats till mig för besvarande.

Båda betänkandena bereds för närvarande, betänkandet om kungörelseannonsering inom justitiedepartementet och betänkandet om vidgad samhällsinformation inom finansdepartementet. Någon ställning till förslagen i de båda betänkandena har ännu inte tagits.

Ett ställningstagande till frågan om kungörelseannonsering kan väntas tidigast våren 1971. Vad beträffar betänkandet om vidgad samhällsinformation avser jag att redovisa mina ställningstaganden senast i samband med 1971 års statsverksproposition.

Vidare anförde

Herr ANTONSSON (cp):

Herr talman! Jag tackar statsrådet Sträng för att han svarat på min fråga.

Jag kan kanske tillåta mig att något skämtsamt säga att den debatt som nyss fördes mellan herr statsrådet och herr Carlshamre på sitt sätt illustrerar behovet av vidgad samhällsinformation, som jag har poängterat i min fråga.

Informationsutredningen under landshövdning Eckerberg har lagt fram två betänkanden i syfte att aktivera samhällsinformationen till medborgarna. Det är naturligt i ett modernt samhälle att den offentliga sektorn växer. Vi har bl. a., som alla vet, hela det socialpolitiska välfärdssystemet med allt vad det innehåller av förmåner för medborgarna. Å andra sidan har medborgarna fått ökade skyldigheter gentemot samhället. Av dessa fakta kan man dra den enkla slutsatsen att det är ett klart intresse för myndigheterna att genom vidgad samhällsinformation sprida upplysning till medborgarna. Det är lika klart att det är ett medborgarintresse att få information om både förmåner och skyldigheter.

Jag skall nu inte uppehålla mig vid informationsutredningens betänkande; jag vill bara ha sagt att jag anser de förslag som har presenterats mycket värdefulla. Man har bl. a. föreslagit att medborgarna skall få tillgång till information oavsett vilken tidning de väljer, och det är värdefullt. Det betyder att ingen grupp människor och ingen grupp tidningar blir diskriminerad.

En värdefull biprodukt av denna upplysning blir ett stöd till pressen. Jag föreställer mig att vi alla är överens om att det är ett samhällsintresse att den fria opinionsbildningen blir så mångfasetterad som möjligt genom pressorganen.

Statsrådet sade att han senast 1971 kommer att ta ställning till betänkandet om vidgad samhällsinformation. Jag anser att det är så viktiga frågor det här gäller att jag uttalar förhoppningen att vi skall få ett förslag redan till höst-riksdagen.

Härmed var överläggningen slutad.

## § 10

Svar på fråga. ang. beskattningen av samaritersättning för vård av anhörig

Ordet lämnades på begäran till

Chefen för finansdepartementet, herr statsrådet STRÅNG, som yttrade:

Herr talman! Herr Eliasson i Sundborn har frågat mig om jag anser det rimligt, att person som vårdar anhörig och härför erhåller fritt vivre samt därutöver endast en blygsam samaritersättning skall vägras avdrag för nedsatt skatteförmåga och därmed nödgas använda en betydande del av samaritersättningen till skatter.

Om en inkomst föranleder beskattning enligt bestämmelser som beslutats av riksdagen så skall också skatt betalas oavsett arbetets art, det må vara samarittjänst, vanlig sjukvård, verkstadsarbete eller kontorsarbete.

Vidare anförde:

Herr ELIASSON i Sundborn (cp):

Herr talman! Jag tackar för svaret men är litet överraskad över att det är avfattat på detta sätt.

En skattskyldig skall, som vi alla vet, om han eller hon har låg inkomst — utöver ett ortsavdrag — kunna få ett extra avdrag på grund av nedsatt skatteförmåga för att klara livsuppehållet, s. k. existensminimum.

I det fall, som har föranlett min fråga och som finansministern lär känna till på grund av uppgifter i en daltidning, är det fråga om en dotter till en pensionerad trotjänare i postverket, och pensionen är sannerligen inte stor. Hon har i många år skött sin invaliderade mor utan ersättning från samhällets sida. Sedan modern dog för något år sedan har hon uppoffrande fortsatt sin vårdinsats genom att vårda sin sjuklige och nu 85-åriga far.

1967 trädde staden, som ligger i mitt hemlän, in och tillerkände henne 1 207 kronor i »samaritlön». Enligt egen uppgift var det den första inkomst hon

**Svar på fråga. ang. beskattningen av samaritersättning för vård av anhörig**

hade fått i sitt liv och som hon kunde betrakta som sin egen. När skattsedeln kom försvann glädjen. För fri kost och logi, 600 kronor i beräknade fickpengar från fadern för året och 1 207 kronor i samaritersättning, fick hon en skattsedel uppgående till 728 kronor. Därtill fick fadern av sin blygsamma pension betala 113 kronor i arbetsgivaravgift. Herr finansministern har ingen kommentar till detta utan hänvisar endast till att riksdagen fattat beslut, och då skall tydligen även sådana här inkomster beskattas. Jag har uppgifter om att det inte föreligger någon förmögenhet som har kunnat påverka bedömningen.

Taxeringsnämnden har sagt sig känna till förhållandena när den granskade deklarationen 1968, men nämnden ansåg sig av formella skäl med hänsyn till gällande bestämmelser förhindrad att bevilja extra avdrag. Vederbörande har klagat till prövningsnämnd och kammarrätt men ej fått beslutet ändrat.

Man måste ställa frågan om en hemmadotters uppoffrande vårdinsats, som avlastar samhället stora utgifter, skall straffbeskattas, medan exempel »kändisar» tydligen kan få stora avdrag för kläder och nya tänder. Det måste vara något fel, herr finansminister, på skattelagar och tillämpningsföreskrifter om sådant kan inträffa i ett samhälle där det talas så mycket om välfärd och jämlikhet.

Låt mig till sist ställa frågan: Är det riktigt att ett skattesystem skall få medföra sådana konsekvenser som skett i detta fall och finns det inte anledning att snabbt revidera bestämmelserna?

Chefen för finansdepartementet, herr statsrådet STRÄNG:

Herr talman! Herr Eliasson vet lika väl som jag att om riksdagen antagit en skattelagstiftning så går det inte att säga att det vore rimligt att slippa undan i det eller det fallet, i varje fall kan inte finansministern göra det. Finansministern kan inte personligen be-

döma de olika fallen. Det finns taxeringsnämnder och det finns överklagningsmöjligheter om man inte nöjer sig med den första instansens beslut. Man kan inte jämföra detta fall med andra fall där rätt till avdrag har medgivits. Ärendena har bedömts av prövningsinstanserna i varje särskilt fall. De fungerar som skattedomstolar och meddelar sina utslag på grundval av den gällande lagstiftningen.

Jag utgår från att vi aldrig kan skriva en skattelag som anpassas efter de individuella fallen. Om det uppstår ett besvärligt problem, varom man kan säga att ett undantag borde ha gjorts, får man lita på att de prövande instanserna inom ramen för den fullmakt och de variationsmöjligheter de har prövar fallet med hänsyn till de förutsättningar som föreligger.

Jag är inte så välinformerad härvidlag som frågeställaren, men jag känner till vilket ärende det gäller eftersom saken har varit publicerad i tidningarna, och ett faktum är att kvinnan i fråga deklarerade en inkomst av sitt fria vivre. Hon uppgav också som inkomst vad hon hade erhållit i lön och vad hon såsom vårdare av den sjuke medlemmen i familjen uppburit i vårdnadsbidrag. När allt detta lades tillsammans blev hon skattskyldig enligt gällande skatteskala — det kommer man inte ifrån.

Om det i detta speciella fall — som jag alltså bara har läst om i tidningarna — kan ha funnits några möjligheter att göra en eftergift på taxeringsnämndsplan eller eventuellt på ett högre plan vet jag inte. Efter vad som sagts mig har vederbörande avstått från alla överklaganden.

Herr ELIASSON i Sundborn (cp):

Herr talman! Jag är mycket överraskad över att höra det senaste, eftersom jag haft ett personligt samtal med vederbörande just i dag. Det förhåller sig nämligen på det sättet att hon har

**Svar på fråga. ang. beskattningen av samaritersättning för vård av anhörig**

överklagat, både hos prövningsnämnden och kammarrätten.

Jag är inte alls omedveten om de konstitutionella aspekterna på finansministerns möjligheter att påverka ett skatteärende, men vad jag ändå inte kan komma ifrån är att finansministerns uttalanden har en vägledande effekt också på myndigheters tolkning av lagstiftningen. Detta är den ena synpunkten. Den andra är att finansministern också har ett parlamentariskt ansvar för om de skatteregler som gäller bör ändras eller inte.

Det är riktigt att vederbörande deklarerade, som herr Sträng sade, för fritt vivre och de erhållna inkomsterna. Detta har, såvitt jag förstår, lett till beskattning, men myndigheterna kan ju dock pröva behovet av extra avdrag till följd av nedsatt skatteförmåga.

Men alldeles bortsett från detta, herr finansminister, kan det inte vara lätt för en enskild medborgare att förstå att skatt skall uttagas i ett sådant fall. Ännu svårare måste det vara för vederbörande att begripa att det på den lilla ersättning hon hade 1967 skulle uttas 728 kronor i skatt, medan det ett år senare var möjligt att ge henne ett extra avdrag trots att sammaritersättningen då var något högre. Hon kan emellertid inte få befrielse från denna sin skatt på 728 kronor för inkomståret 1967.

Jag förstår i och för sig att finansministern bedömer detta ärende från sin konstitutionella roll, men man måste ändå ha klart för sig att människor i det här samhället kan ha svårt att inse att det skall behöva finnas en straffbeskattning på mycket låga inkomster.

Chefen för finansdepartementet, herr statsrådet STRÄNG:

Herr talman! Herr Eliasson i Sundborn blandar ihop begreppen. Herr Eliasson har, lika väl som riksdagens övriga ledamöter, sitt ansvar för den gällande skattelagstiftningen — t. o. m.

i grundlagarna har ju angivits att det är riksdagens grundlagsenliga rätt att sig själv beskatta. På den punkten har vi precis samma ansvar allesammans när vi har varit eniga om de skatteskalor som tillämpas i år, som tillämpades förra året eller åren dessförinnan. Och skattelagarna säger att om en ensamstående har en inkomst som ligger högre än det ortsavdrag som är skattefritt och vidare har erhållit de övriga avdrag som enligt lagstiftningen är tillgängliga, då blir vederbörande beskattad för den överstigande inkomsten. Om detta i ett speciellt fall kan uppfattas såsom orimligt hög beskattning, har man möjlighet att gå till den rad av skattedomstolar som är till för ändamålet.

Man kan anklaga skattedomstolarna, om man vill göra det, men man kan näppeligen anklaga finansministern för vad som skett i det speciella fallet, om därvid har tillämpats gällande skattelagstiftning, som riksdagen har accepterat och detta utan reservation från herr Eliassons sida, åtminstone i det här avseendet.

Man kan säga: »All right, då bör vi ha en annan lagstiftning i framtiden.» Ja, det får vi diskutera den dag saken blir aktuell. Men man kan inte ta detta specifika ärende och anklaga finansministern genom att säga att han här har sitt konstitutionella ansvar. Det är en orimlig sammanblandning av två ting, nämligen lagstiftningen som sådan och hur lagen tillämpas. Och tillämpningen är ju skattedomstolarnas sak.

Herr ELIASSON i Sundborn (cp):

Herr talman! Jag har ingen erinran mot finansministerns principiella resonemang. Jag kanske uttryckte mig slarvigt, men min fråga om det var rimligt att ta ut skatt i ett sådant fall måste tolkas som att jag ifrågasatte om inte finansministern skulle vara beredd att snarast försöka ändra på gällande bestämmelser. Om vi, när vi antog be-

**Svar på fråga ang. anstånd för vissa företagare med avgivande av självdeklaration**

stämmelserna, hade varit medvetna om att de skulle få sådana konsekvenser, hade jag tillhört dem som redan då hade yrkat på ändring. Jag är överraskad av att de kunnat få dylika verkningar.

Vidare vill jag framhålla, herr finansminister, att centern vid årets riksdag har väckt motioner med syfte att förhindra att man i fortsättningen tar ut skatt på sådana här orimligt låga inkomster.

Härmed var överläggningen slutad.

**§ 11****Svar på fråga ang. anstånd för vissa företagare med avgivande av självdeklaration**

Ordet lämnades på begäran till

Chefen för finansdepartementet, herr statsrådet STRÄNG, som yttrade:

Herr talman! Herr Andersson i Örebro har frågat mig om jag är beredd medverka till att — i fråga om anstånd med avgivande av självdeklaration — företagare, som utan skyldighet därtill för räkenskaper, jämställs med de bokföringsskyldiga när det gäller tidpunkten för avlämnande av självdeklaration.

Rätten att utan ansökan åtnjuta anstånd till den 31 mars tillkommer endast den som varit skyldig att föra räkenskaper. Som förutsättning gäller dessutom att hans räkenskapsår utgått senare än den 31 oktober året före det, då deklarationen skall lämnas. Frågan om att utvidga denna anstånds rätt till att omfatta också den som fört räkenskaper utan att ha haft skyldighet därtill rymmer flera aspekter. Med hänsyn till den korta tid som står till taxeringsmyndigheternas förfogande för granskningsarbetet måste medgivande om utsträckt tid för deklarationens avlämnande tillämpas restriktivt. Jag är för närvarande inte beredd att medverka till utsträckning av anstånds rätten på det sätt som frågeställaren åsyftar.

Vidare anförde

Herr ANDERSSON i Örebro (fp):

Herr talman! Jag tackar finansminister Sträng för svaret. Anledningen till att jag ställde min fråga är att 1929 års bokföringslag inte är tillfredsställande bl. a. vad beträffar definieringen av begreppet bokföringsplikt. I 1 § sägs bl. a. att om verksamhet bedrivs utan biträde av fler än make och barn under 16 år samt två andra personer föreligger inte bokföringsplikt.

Företagare på servicesidan — här återfinns bl. a. ca 8 000 frisörörelser — är missgynnade genom en från myndighetshåll varierande tolkning av bokföringslagen. Det är inte ovanligt att i en promemoria vid taxeringsrevision återfinna påståendet att räkenskaperna inte är till fyllest »i synnerhet som bokföringsplikt föreligger». Å andra sidan är det inte heller ovanligt att en taxeringsintendent uttalar som sin mening »att eftersom bokföringsplikt inte föreligger» skall deklarationen för ifrågasvarande kategori företagare avgivas senast den 15 februari.

För att tala i egen sak — jag är frisör och arbetar inom vår organisation — vill jag säga, att det för oss i detta avseende har uppstått ett verkligt problem. Vi har en skatte- och bokföringsbyrå, som uteslutande betjänar frisörer, men eftersom rättsställningen för denna kategori är osäker så kan vi tvingas nedlägga vår verksamhet helt. Om bestämmelsen att man skall ha lämnat in sin deklaration före den 15 februari måste gälla generellt och det skall — såsom i skattestrafflagutredningens betänkande beträffande skattebrott har framhållits — uttas en avgift på 1 procent av den beskattningsbara inkomsten därest deklaration inte inkommer i tid, uppstår ett verkligt problem för vår byrå; vi kan inte klara deklarationerna för alla våra abonnenter före den 15 februari.

Liksom taxeringsmyndigheterna har

**Svar på fråga ang. tidpunkten för tillsättande av utredning om beskattning av ideella föreningar — Svar på interpellation ang. utbetalningen av statliga bostadslån**

också vi problem med den här saken, och därför är det angeläget att myndigheterna ger klart besked om hur denna kategori bland serviceföretagarna skall behandlas i fortsättningen och att man ser till att reglerna blir entydiga.

Härmed var överläggningen slutad.

§ 12

**Svar på fråga ang. tidpunkten för tillsättande av utredning om beskattning av ideella föreningar**

Ordet lämnades på begäran till

Chefen för finansdepartementet, herr statsrådet STRÅNG, som yttrade:

Herr talman! Herr Jonasson har frågat mig när jag avser att tillsätta den av riksdagen år 1965 förordade utredningen angående de ideella föreningarnas beskattning.

Jag avser att under året begära Kungl. Maj:ts bemyndigande att tillsätta den ifrågakvarande utredningen.

Vidare anförde

Herr JONASSON (cp):

Herr talman! Jag ber att få tacka finansministern för ett bra svar. Det var ingalunda för tidigt vi fick veta att utredningen skall komma, men det var bra att den kommer. Tack, herr Strång!

Härmed var överläggningen slutad.

På förslag av herr talmannen beslöt kammaren medgiva, att besvarandet av återstående på dagens förteckning upptagna frågor uppsköttes till ett senare sammanträde.

§ 13

**Svar på interpellation ang. utbetalningen av statliga bostadslån**

Ordet lämnades på begäran till

Chefen för inrikesdepartementet, herr statsrådet HOLMQVIST, som yttrade:

Herr talman! Herr Mundebo har frågat mig vilka åtgärder regeringen avser att vidta för att avvärja risken för stopp i utbetalningarna av de statliga bostadslånen.

Till riksdagen har nyligen överlämnats en proposition (nr 105) angående utgifter på tilläggsstat III till riksstaten för innevarande budgetår. I propositionen begärs ett tilläggsstatsanslag till lånefonden för bostadsbyggande på 200 miljoner kronor. Om riksdagen anvisar det begärda anslaget räknar jag med att fondens medel blir tillräckliga för utbetalningarna av bostadslån under detta budgetår.

Vidare anförde:

Herr MUNDEBO (fp):

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

Min fråga berör ju en väsentlig aspekt av den samhälleliga bostadspolitiken. Finansieringen av bostadsbyggandet är av stor betydelse för bostadsbyggandets utveckling och den jämna fördelningen under året av byggandet, den påverkar byggnads- och boendekostnaderna. Redan i slutet av förra året, i november—december, ökade utbetalningarna av bostadslånen kraftigt, och många tecken tydde på att de medel som tidigare anvisats skulle bli otillräckliga. I början av februari 1970 skrev också bostadsstyrelsen till inrikesdepartementet och begärde att ytterligare 415 miljoner kronor skulle anvisas till lånefonden för bostadsbyggande under budgetåret 1969/70. Jag skall inte närmare gå in på de siffror styrelsen redovisade i skrivelserna utan vill bara notera att man räknade med en ökning av anslagsbelastningen med inte mindre än 745 miljoner kronor, vilket innebär att det förutom det extra anslag som styrelsen

**Svar på interpellation ang. säkerhetsbestämmelserna för tung lastbilstrafik**

begärde skulle tas i anspråk en beräkning behållning om drygt 300 miljoner kronor.

I den nu aktuella propositionen föreslår inrikesministern att ytterligare 200 miljoner kronor anvisas, d. v. s. knappt hälften av den summa som styrelsen funnit erforderlig. Statsrådet säger att man skall företa en viss omläggning av bokföringsrutinerna som medför att avräkningar görs mellan vissa inkomst- och utgiftstitlar, vilket innebär förskjutningar från slutet av ett budgetår till början av nästa. Det skulle därför räcka med 200 miljoner kronor. Jag hoppas att statsrådet har rätt i denna förmodan. Därmed skulle risken vara undanröjd för innevarande budgetår.

Jag noterar också att statsrådet säger i svaret att han räknar med »att fondens medel blir tillräckliga för utbetalningar av bostadslån under detta budgetår». Ja, under detta budgetår. Men problemen blir inte lösta för någon längre tid. Vi skjuter dem bara framför oss. Nästa budgetår, som börjar om knappt tre månader, kan vi komma att ställas inför en liknande brist som vi har nu.

Min interpellation var ett uttryck för den oro för bostadsbyggandets finansiering, som jag tyckte var motiverad mot bakgrunden av bostadsstyrelsens skrivelse. Det är ju väsentligt att utbetalningarna av statslånen kan göras snabbt, så att man kan få lånen avlyfta och erhålla nya kreditiv. Jag utgår från att inrikesministern är beredd att längre fram återkomma med de förslag som kan visa sig nödvändiga för att nästa år undanröja riskerna för stopp i utbetalningarna av de statliga bostadslånen.

Chefen för inrikesdepartementet, herr statsrådet **HOLMQVIST**:

Herr talman! Vi har ju nu kommit in i april månad, och det finns såvitt jag förstår ingen anledning anta annat än att utbetalningarna av bostadslånen i stort sett skall kunna klaras. Även om det vid budgetårsskiftet uppstår en viss

förskjutning kommer den att vara obetydlig — i varje fall till sina verkningar — eftersom det finns medel anvisade för det nya budgetåret.

Vad som sedan kommer att hända under det nya budgetåret kan vi inte med någon framgång diskutera i dag. Men vad som hänt under innevarande budgetår är att de korta byggnadstiderna resulterat i att ärendena har kommit fram mycket snabbare än förut. Detta har orsakat en mycket hög belastning på bostadslånefonden under detta budgetår. Däremot är det svårt att i dag ha någon mening om återverkningarna under nästa budgetår.

Härmed var överläggningen slutad.

**§ 14****Svar på interpellation ang. säkerhetsbestämmelserna för tung lastbilstrafik**

Ordet lämnades på begäran till

Chefen för kommunikationsdepartementet, herr statsrådet **NORLING**, som yttrade:

Herr talman! Fru Ryding har frågat mig dels om jag avser ta initiativ för att stävja brott mot vägtrafikförordningen på grund av överlast, främst på timmertransporterna, dels om jag vill lämna en redogörelse för i vilken utsträckning och på vad sätt de utländska långtradarchaufförerna får information om de säkerhetsbestämmelser som är gällande i Sverige för dylika transporter.

En arbetsgrupp med representanter för vägverket, trafiksäkerhetsverket och rikspolisstyrelsen samt arbetsgivar- och arbetstagarorganisationer m. fl. inom transportbranschen undersöker bl. a. möjligheterna att uppnå en bättre efterlevnad av gällande lastbestämmelser.

I fråga om utländska lastbilers överlast har rikspolisstyrelsen och transportnämnden, som är tillståndsmyndig-



**Svar på interpellation ang. säkerhetsbestämmelserna för tung lastbilstrafik**

het vad gäller bl. a. internationella lastbilstransporter i Sverige, ett samarbete som i ökad utsträckning leder till att transportnämnden kan vidta åtgärder av skilda slag gentemot de felande trafikutövarna. Även mellan tullväsendet och rikspolisstyrelsen förekommer ökat samarbete i hithörande frågor. Generaltullstyrelsen har sålunda nyligen meddelat föreskrifter, som innebär skyldighet för tulltjänsteman att omedelbart anmäla till närmaste polismyndighet när det vid tullkontroll uppstår misstanke om att fordon är lastat i strid mot gällande bestämmelser eller eljest inte uppfyller trafiksäkerhetens krav.

Trafiksäkerhetsverket har nyligen träffat en överenskommelse med berörda organisationer inom yrkestrafiken om en samlad aktion för att höja säkerheten inom den tunga lastbilstrafiken. Åtgärderna syftar till bättre efterlevnad av gällande bestämmelser, ökad förarutbildning, utveckling av ytterligare säkerhetskrav på fordonen och en uppföljning av den rekommenderade begränsningen i veckoslutskörningen under våren och sommaren. Underhandlingar om medverkan i aktionen skall också tas upp med företrädare för skogsbruket.

Trafiksäkerhetsverket skaffar sig vidare fortlöpande uppgifter om inträffade allvarliga olyckor med tunga fordon för att få en klar uppfattning om orsakssammanhang och lämpliga motåtgärder.

Jag kan också meddela, att rikspolischefen och chefen för vägverket nyligen haft en överläggning med vissa industrirepresentanter inom Västernorrlands län, där överlastar i större utsträckning rapporterats, för att nå en förbättring främst såvitt angår virkestransporterna.

Vad gäller åtgärder på litet längre sikt kan jag nämna, att det i uppgifterna för den pågående utredningen rörande företagsstrukturen inom den yrkesmässiga vägtrafiken ingår att beakta

bl. a. transportmedlens sunda utveckling och trafiksäkerhetens krav. Av direktiven framgår bl. a., att utredningsarbetet skall avse åtgärder som medför att rationella transporter kan utföras med ett fullgott arbetarskydd, att kraven enligt gällande arbetstidsbestämmelser skall kunna förenas med ett rationellt utnyttjande av fordonsinvesteringarna m. m. och att möjligheterna skall övervägas att utforma påföljderna för överträdelser av givna bestämmelser om bl. a. överlast på sådant sätt, att straffbestämmelserna blir effektivare och i största möjliga utsträckning neutraliserar den ekonomiska vinsten av de överträdelser som sker.

Fru Ryding frågar också angående informationen till utländska långtradarchaufförer. Information om bruttovikter och axeltryck m. m. sker bl. a. genom branschorganisationerna. Vidare kan nämnas att Internationella vägtransportunionen (IRU) tillhandahåller en handbok med olika länders trafikföreskrifter.

I den aktion för höjd säkerhet i den tunga lastbilstrafiken som jag nyss berörde ingår också utarbetandet av en handbok med regler som lastbilsförare har att iaktta vid färd och lastning. Det blir därvid även möjligt att ge ut ett sammandrag av handboken på vissa utländska språk för att distribueras till lastbilsförare från främmande länder.

Informationsfrågan togs också för en tid sedan upp vid ett sammanträde mellan de nordiska rikspolischeferna, och rikspolisstyrelsen har därefter överlämnat informationsmaterial för spridning till de nordiska centralorganisationerna inom lastbilsbranschen.

Behovet av information för utländska förare sammanhänger med olikheterna i trafikföreskrifterna länderna emellan. Från svenskt håll har vi engagerat oss hårt i arbetet på mera enhetliga internationella och nordiska trafik- och trafiksäkerhetsföreskrifter.



**Svar på interpellation ang. säkerhetsbestämmelserna för tung lastbilstrafik**

Vidare anförde:

Fru RYDING (vpk):

Herr talman! Jag vill först tacka kommunikationsministern för det utförliga svaret på min interpellation. I stort sett vill jag beteckna svaret som nöjaktigt, då det av detta framgår att man i flera avseenden är i färd med att söka rätta till de problem som jag tagit upp i interpellationen. Givetvis hade det varit mera tillfredsställande om myndigheterna redan hade vidtagit sådana åtgärder i trafiksäkerhetens intresse, men att så inte skett kan man ju knappast lasta vår nye kommunikationsminister för.

Det har länge pågått en livlig pressdebatt i frågan om det förekommer överlast eller inte, speciellt i vad gäller timmertransporter. På denna punkt står, såsom jag framhållit i min interpellation, påstående mot påstående. I och med det nu lämnade interpellationssvaret har det i alla händelser på ett otvetydigt sätt klargjorts att de som hävdade att timmerbilarna ständigt kör med överlast hade rätt och att det fanns grundad anledning misstänka att lönsamhetshänsyn låg bakom dessa lagbrott. Nu har både bolag och polis tvingats att omvärdera sin inställning i frågan, och polisen har också slagit larm om dessa olagliga transporter.

Vad som emellertid är tragiskt vid problemets handläggning hittills är att chaufförerna får ansvaret. Från de anställdas synpunkt är det sålunda av mycket stort värde att ansvarsfördelningen kan bli ordentligt klarlagd. När polisen gör en aktion på vägen drabbas chaufförerna därför att de är formellt ansvariga för transporter. Även i sådana fall, där chaufförerna mot sin vilja tvingas att köra fordon som de inte har en aning om vad de väger eller vilkas vikt de inte kan påverka, är de ansvariga.

Många chaufförer har hotats med uppsägning vid vägran att köra olag-

ligt, och flera har framträtt öppet i pressen och talat om, vilka olidliga förhållanden de arbetar under. Jag anser att chaufförerna måste få upprättelse härvidlag och skydd i fortsättningen. Det måste också bli ett slut på att bolagens verksamhet i lönsamhets hänseende baseras på överlast. — I detta sammanhang borde man nog erinra sig att den nuvarande chefen för ett av de stora cellulosebolagen bara för 15 år sedan i egenskap av enmansutredare i trafiksäkerhetsutredningen såg så allvarligt på frågan om överlast att han t. o. m. föreslog frihetsstraff för fordonsägare, om denne vid upprepade tillfällen åsidosatte gällande viktbestämmelser.

Den arbetsgrupp med representanter för vägverket, trafiksäkerhetsverket, rikspolisstyrelsen samt arbetsgivar- och arbetstagarorganisationer inom transportbranschen, som kommunikationsministern talat om i sitt svar, måste därför mycket skyndsamt komma fram till acceptabla lösningar och resultat. Det är också min förhoppning att kommunikationsminister Norling vill bidra till att gruppens resultat snarast möjligt redovisas samt att man ofördröjligen vidtar de åtgärder som kan vara bäst lämpade för en lösning av det viktiga problemet.

Utvecklingen när det gäller överlastarna är verkligen skrämmande. Rikspolischefen Carl Persson har lämnat vissa uppgifter om lastbilarnas övervikter som jag vill redovisa. Dessa uppgifter baseras självfallet endast på de fall som har kommit till polisens kännedom. I verkligheten är siffrorna naturligtvis betydligt högre.

År 1967 gjorde sig åkarna enligt polisens statistik skyldiga till 6 431 brott mot viktbestämmelserna. 1968 var siffran uppe i 8 120 överträdelser och 1969 hade man nått upp till 11 461 brott mot viktbestämmelserna. I Västernorrlands län fördubblades antalet överlastbrott från 1968 till 1969.

**Svar på interpellation ang. säkerhetsbestämmelserna för tung lastbilstrafik**

Givetvis måste sådant stävjas. Tiden är redan långt liden, och åtgärderna får alltså inte ställas på framtiden.

I kommunikationsministerns svar redovisas också åtgärder som avses bli vidtagna på litet längre sikt. Jag är tillfredsställd med de direktiv som har lämnats den ifrågavarande utredningen, och jag hoppas kunna få säga det samma om de förslag som utredningen kommer att framlägga.

Så några ord om det andra problemet som jag tagit upp i interpellationen, nämligen de utländska långtradarna.

För någon tid sedan stod det att läsa i tidningarna att en dansk långtradare hade förankrat flera ton virkeslaster med tvättlinor i stället för med kätting. Detta upptäcktes i Småland, och polisen begärde stöd från rikspolisstyrelsen för att komma till rätta med problemet. Enligt polisen i Småland uppstår det regelbundet sådana här problem på grund av att man i Danmark har mer generösa bestämmelser för hur fordon skall lastas. Polisen begärde att de danska trafikmyndigheterna från centralt svenskt håll skulle informeras om nödvändigheten av att danska långtradarchaufförer följer de svenska bestämmelserna.

Det är givetvis inte endast de danska bilarna som gör sig skyldiga till lagbrott i Sverige. Men om man som jag själv gör nästan varje veckoslut kör E 6 från Göteborg 12—14 mil söderut och sedan tillbaka till Göteborg samma sträcka, är det omöjligt att undgå att lägga märke till och också mycket besväras av att många utländska bilar — såväl last- som personbilar — befinner sig ett skick som innebär uppenbart lagbrott i Sverige. Men de kör glatt vidare och ingenting händer. Ta bara en sådan liten detalj som avsaknaden av stänkskydd, vilket kan vara en uppenbar trafikfara. Skulle våra svenska bilar sakna sådana skydd skulle de obevekligen begå lagbrott.

De utländska långtradarna kör i nio

fall på tio med överlast, och det är inte svårt att ana sig till detta när man ser hur förtvivlat de kämpar för att ta sig upp med lasset, om de råkar ut för det allra minsta motlut på vägen — detta må vara bara 10-gradigt. I fråga om beteendet vid önskad omkörning finns också alltför mycket att anmärka på dessa långtradare.

Kommunikationsministern säger nu i sitt svar att tulltjänsteman har skyldighet att omedelbart till närmaste polismyndighet anmäla om han hyser en misstanke om att de utländska bilarna inte fyller den svenska trafiksäkerhetens krav. Men jag frågar: Hur kan det komma sig att på våra vägar utländska fordon i dag får köra omkring i befintligt skick, om sådan skyldighet föreligger? Kan det möjligen vara det lilla ordet »nyligen» i statsrådets interpellationssvar som ger förklaringen? Innebär det att denna skyldighet är ny och från vilken dag gäller den i så fall? Har vi kanske anledning att förvänta oss förbättringar fram till våren och sommaren i detta avseende?

Nog finns det fog för att utarbeta en sådan handbok som kommunikationsministern omnämner och även att översätta den till utländska språk. Men, herr talman, även om så sker, har vi inga garantier för att de svenska trafikreglerna efterföljs. Borde inte denna åtgärd med en handbok kompletteras med en uppföljning i det avseendet? Och hur har kommunikationsministern tänkt sig att detta skulle kunna ske på bästa sätt? Det skulle vara intressant att få mer upplysning därom. Det är min övertygelse att enbart med en handbok på aldrig så många främmande språk löser vi inte problemen, men den kan givetvis vara en av åtgärderna i hela problemkomplexet.

I slutet av interpellationssvaret fastslår kommunikationsministern att vi från svensk sida har engagerat oss hårt i arbetet på att kunna åstadkomma mera enhetliga internationella och nordiska

**Svar på interpellation ang. säkerhetsbestämmelserna för tung lastbilstrafik**

trafik- och säkerhetsbestämmelser. Detta är givetvis mycket positivt, men, herr statsråd, när sådana enhetliga regler ännu inte föreligger måste vi själva än så länge inom vårt lands gränser snarast vidta andra åtgärder i trafiksäkerhetsfrämjande syfte och se till att dessa åtgärder också kommer till utnyttjande i praktiken.

Jag tolkar interpellationssvaret så att man för närvarande gör rätt mycket på det här området, men jag vill tillägga att en bättre uppföljning och kontroll av de möjligheter som redan finns för att främja trafiksäkerheten skulle kunna leda fram till ännu bättre resultat.

Herr talman! Jag ber än en gång att få tacka för interpellationssvaret, men jag vore tacksam om kommunikationsministern ville något komplettera detta med att beröra de problem som jag här gärna skulle vilja ha klarlagda.

Chefen för kommunikationsdepartementet, herr statsrådet **NORLING**:

Herr talman! De frågor om uppföljningen som fru Ryding ställde i slutet av sitt inlägg skall jag inte här ta upp, eftersom vi då skulle komma in på områden som berör också andra departement. Jag vill emellertid göra ett par korta kommentarer i övrigt.

Jag har i mitt interpellationssvar omnämnt de föreskrifter som generaltullstyrelsen nyligen har givit ut, och fru Ryding frågar om jag med »nyligen» avser att föreskrifterna är bara några dagar gamla och ännu inte har kunnat få någon verkan. Jag har inte klart för mig exakt vilken dag föreskrifterna gick ut men jag vet att det skedde nyligen, och jag tror att de innan våren och sommaren är här skall ha fått en effekt som de i dag ännu inte har. Självfallet gäller dessa föreskrifter fordon av alla nationaliteter, inte bara nordiska.

Herr talman! Utöver den redogörelse för alla de åtgärder för att på frivillig

väg få en förbättring till stånd som jag har lämnat i mitt svar vill jag säga ännu några ord om de steg som har tagits till främjande av trafiksäkerheten i detta avseende genom en nyligen träffad överenskommelse mellan nordiska staterna — fru Ryding talade ju om danska fordon — vilken avses bli undertecknad inom den närmaste tiden, har de bestämmelser som utfärdats för att komma till rätta med utländska fordons överlastar skärpts ytterligare. Enligt dessa nya regler ges möjligheter att helt eller delvis förbjuda sådan trafikutövare som brutit mot givna bestämmelser att bedriva sin verksamhet inom vårt lands gränser. Redan kännedomen om tillkomsten av sådana regler lär på sina håll, såvitt jag har kunnat erfara, ha resulterat i en bättre följsamhet gentemot gällande föreskrifter.

Herr **SUNDELIN** (s):

Herr talman! Efter att ha lyssnat till interpellantens och departementschefens anföranden skulle jag gärna vilja säga några ord med anledning av resonemanget om de överlastar som tydligen allmänt förekommer här i landet. I denna debatt har man talat främst om skogstransporterna, och fru Ryding gör gällande att det har visat sig försiggå ett ständigt överlastande i samband med dessa. Jag vet emellertid inte riktigt vad jag skall lägga in i ordet »ständigt».

Det pågår en ofantligt besvärlig utveckling på detta område. Jag finner mig föranlåten att be att till kammarens protokoll få antecknat att åkarnas organisation, Åkeriförbundet, sedan åtskilliga år aktivt har verkat för att dess medlemmar inte skall låta inveckla sig i en verksamhet som ger upphov till överlastar och därmed blir trafikfarlig. Den deklarationen har gjorts vid otaliga tillfällen, senast på måndagen denna vecka inför den stora konferens som hölls i Härnösand under ledning av landets polischef.

Det är ingen lätt uppgift att klara des-

**Svar på interpellation ang. säkerhetsbestämmelserna för tung lastbilstrafik**

sa problem. Det är ju inte bara åkaren eller chauffören som kommer in i bilden, utan också befraktarna får ta en mycket stor del av ansvaret. Man hävdar nu att chaufförerna befinner sig i en mycket besvärlig situation och riskerar att bli uppsagda från sin anställning på grund av överlasterna. Det kan hända att sådant inträffar, vilket är att beklaga, men, ärade kammarledamöter, hur många åkare är det inte som får upphöra med sin verksamhet därför att de inte klarar av denna trafik inom lagens gränser? Den är inte ekonomiskt möjlig att bedriva inom en del områden. Där kommer den stora problematiken in.

Under en lång tid har ersättningarna för skogstransporterna varit alldeles för låga. Det har inte varit möjligt att göra dem ekonomiskt lönsamma om man inte utnyttjat bilens bärighet och tagit betydande överlast. Enligt bestämmelserna drabbas i första hand chauffören för överträdelse av dessa — jag förmodar att åkeriägaren som regel genom ett anslag i bilen eller genom en muntlig tillsägelse till chauffören talar om för honom att han inte får ta någon överlast. Men det händer ändå att han gör det. Det har funnits ett avtal som har lockat chauffören att lägga på litet mer timmer eller massaved för att tjäna någon krona mer på varje vända. Detta missförhållande försöker man arbeta bort, men problemet är alltså mycket stort.

Åkeriförbundet har ständigt konferenser med åkarna, varvid vi försöker klagöra vilka vådor som överlast kan föra med sig. Av ekonomiska skäl anser de sig ändå inte kunna avstå från sådana.

Det har sagts att överlastningsprocenten är speciellt hög i Västernorrlands län. Jag vet inte om den är högre där — Västernorrlands län har väl på ett speciellt sätt kommit i blickpunkten på grund av vissa tidningars ingripande och uppföljning och framför allt SCA:s

terminalbygge. Även om det är tråkigt att behöva säga det måste jag konstatera att Västernorrlands län inte utgör något undantag — problemet är allmänt utbrett. Jag tror inte att det är möjligt för åkarna att nå en ekonomiskt godtagbar överenskommelse med befraktarna om inte staten försöker hjälpa till.

Jag skall inte närmare ta upp problemet med långtradarna; vi hade i går en diskussion om de utländska långtradare som kommer till Sverige. Jag påpekade då att vi i vårt land trots allt har förmånen av bättre axel- och boggietryck och större fordonslängder. Vi kan därför prestera mer än de övriga nordiska länderna och många andra länder. Detta skapar emellertid problem när svenska långtradare skall befraktas utomlands.

Jag har med detta velat klagöra att Åkeriförbundet har tagit ställning mot överlast.

Fru RYDING (vpk):

Herr talman! Först några ord till herr Sundelin.

När det brinner i knutarna är det naturligtvis på hög tid att utfärda bestämmelser. Jag har inte anklagat Åkeriförbundet för att vara boven i dramat. Men herr Sundelin sade själv att det måste vara ekonomiskt möjligt att utföra arbetet, och i så fall är det väl de stora bolagen som skall angripas. Man skall inte i stället tvingas till lagbrott till förfång både för dem som kör bilarna och för andra trafikanter på vägarna.

Jag är inte överens med herr Sundelin när han säger att det är en förmån att vi här i Sverige har större tillåtna fordonslängder än andra länder — det anser jag vara en nackdel och en trafikfara.

Jag vill också tacka statsrådet Norling för de kompletterande upplysningar som han lämnade efter mitt anförande. Det är bra att ansvarig myndighet nu utfärdar skärpta bestämmelser och till och med förbjuder trafik i vårt land

**Bildande av en europeisk ungdomsfond inom Europarådet**

för dem som inte följer dessa bestämmelser. Fortsätter man på den restriktiva linjen, skall vi väl så småningom gemensamt kunna komma till rätta med dessa problem som är stora därför att de berör så många människor. Det visar sig också att den tunga trafiken blir inblandad i allt fler olyckor med dödlig utgång, och det vill vi väl tillsammans förhindra.

Fru THUNVALL (s):

Herr talman! Med anledning av interpellationssvaret vill jag säga några få ord.

När jag i tidningarna läst om dessa överträdelser har också jag fått uppfattningen att överlasten berott på skogsägarens eller lastbilsägarens krav — av ekonomiska skäl — på största möjliga last. Jag har därför för chaufförernas skull önskat en skärpning av lagstiftningen. Men sedan jag talat med en del av dessa chaufförer och fått del av deras synpunkter, förstår jag att det kanske inte är så enkelt som att bara lagstifta. Jag inser därför att man behöver företa en utredning för att komma fram till en lösning av detta problem.

Det är ett problem inte bara för Västernorrlands län. Även i norra delen av Gävleborgs län har man haft en del fall av överlast, där polisen ifrågasatt indragning av vederbörandes körkort. Vid samtal med Transportarbetareförbundets avdelning i Ljusdal har jag erfarit att man vid överläggningar med lastbilsägarna och skogsägarna fått veta att dessa inte ställer så hårda krav på last, som jag förmodat utan att hänsyn skall tas till chaufförernas egen bedömning. Men även detta finner man vara svårt, och transportarbetarna önskar därför klarare bestämmelser så att de vet vad de har att rätta sig efter. Nu kan man mista körkortet om man har något tons överlast lika väl som om man har 28 tons överlast. Jag är därför tacksam för att kommunikationsminis-

tern i sitt svar framhåller att utredningsarbetet skall avse åtgärder som medför att rationella transporter kan utföras med ett fullgott arbetarskydd. Det talas vidare om en handbok med regler som lastbilsförare har att iakta vid färd och lastning. Det är viktigt att man får konkreta bestämmelser och klara uppgifter i detta avseende.

Med detta anförande, under vilket herr förste vice talmannen övertog ledningen av förhandlingarna, var överläggningen slutad.

## § 15

Föredrogs var efter annan och hänvisades till statsutskottet de å bordet vilande motionerna nr 1285 och 1286.

## § 16

Föredrogs den av herr *Franzén* i Träkumla (cp) vid kammarens nästföregående sammanträde gjorda, men då bordlagda anhållan att få framställa interpellation till herr statsrådet och chefen för industridepartementet angående höjningen av vissa eltaxor, m. m.

Kammaren biföll denna anhållan.

## § 17

**Bildande av en europeisk ungdomsfond inom Europarådet**

Föredrogs utrikesutskottets utlåtande nr 6, i anledning av dels Kungl. Maj:ts skrivelse med redogörelse för verksamheten inom Europarådets ministerkommitté under år 1969, dels skrivelse från den parlamentariska delegationen hos Europarådets rådgivande församling med redogörelse för församlingssessionerna under år 1969, dels motioner om bildande av en europeisk ungdomsfond inom Europarådet.

Sedan utskottets hemställda föredrags anförde

**Bildande av en europeisk ungdomsfond inom Europarådet**

Herr WIKLUND i Stockholm (fp):

Herr talman! Först vill jag med tillfredsställelse notera en uppgift på s. 18 i regeringens skrivelse angående Europarådets ministerkommittés verksamhet under 1969. Där meddelas att upprättande i Strasbourg av ett permanent europeiskt ungdomscenter enligt kommitténs tidigare beslut pågår och att byggnaden, en kursgård, nu beräknas vara färdigställd i september nästa år. Detta innebär dock en fördröjning på ungefär ett par år.

Emellertid har en annan åtgärd för att främja kontakten mellan ungdom i Europa varit aktuell de senaste åren. Det gäller en särskild ungdomsfond, ibland kallad Youth Office, med främsta uppgift att ge de internationellt verk samma, enskilda ungdomsorganisationerna möjligheter att anordna ungdomsutbyte, kostnadstäckta deras europeiska ungdomskonferenser, främja vad man kallar »educational tourism» och allmänt stimulera utvecklingen av enskilda ungdomsorganisationer inom och utom Europa. Nu aktuella ungdomscenter i Strasbourg skulle därigenom få ett angeläget kompletteringsorgan.

År 1968 väckte jag här i kammaren en motion om att Sverige skulle i Europarådets ministerkommitté resa frågan om inrättandet av en sådan ungdomsfond. Detta förhållande liksom utrikesutskottets ställningstagande till denna motion redovisas i föreliggande utskottsutlåtande i anslutning till utskottets behandling av två motioner från vårt håll i år. 1968 års motion föranledde utskottet att med en välvillig skrivning hänvisa mig att väcka frågan i form av en motion i Europarådets rådgivande församling. Jag väckte också en sådan motion i maj förra året. Denna motion innebar en aktualisering av en motion i rådgivande församlingen från maj 1965 med en numera avgående delegat vid namn Mark som första namn. Jag hade för resten också undertecknat denna motion. Dessa båda

Europarådsmotioner remitterades i vanlig ordning till rådets kultur- och undervisningsutskott men har ännu inte besvarats.

Att frågan nu på ett speciellt sätt aktualiserats i Europarådet hänger samman med den i utskottsutlåtandet omnämnda konferensen i Bonn, som ägde rum i januari i år på inbjudan av västtyska regeringen, sedan frågan tagits upp i ministerkommittén på hösten förra året. Ombud för 14 stater, även för Sverige, deltog i konferensen, och denna konferens uttalade sig i en längre kommuniké för åtgärder för att få till stånd just en europeisk ungdomsfond. Frågan kom sedan åter till Europarådets ministerkommitté, som hänsköt den till europeiska kulturstyrelsen, Cultural Cooperation Committee (CCC). Denna styrelse tillsatte en arbetsgrupp i saken, där även Sverige såsom representant för de nordiska länderna ingår.

Det märkliga är emellertid, herr talman, att vad som nu förekommit skett utan att de båda europarådsmotionerna av 1965 och 1969 omnämndes med ett ord, då kultur- och undervisningsutskottet i Europarådet genom sin rapportör, schweizaren Alfred Borel, redogjorde för frågan inför rådgivande församlingen den 26 januari i år. Jag påtalade givetvis förhållandet i ett anförande, som besvarades med att motionerna skulle behandlas senare.

Jag skulle inte ha kompletterat utskottets i och för sig fullt korrekta men kortfattade redogörelse för denna frågas läge för dagen, om inte en viss undran över Bonnkonferensens attityd till ungdomsfondens ändamål nu börjat förmärkas. Enligt konferensens kommuniké skulle fonden allmänt främja europeisk ungdomsaktivitet. Därvid nämns också ungdomsorganisationernas verksamhet över landgränserna men utan tydligt angivande av huruvida det är fråga om *enskilda* ungdomsorganisationer eller *alla* olika organisationer för ungdom. Council of European National



**Allmän översikt över vägväsendet. Anslagen till vägväsendet**

Youth Committees har nu gjort ett uttalande, i vilket man betonar att ungdomsfondens ändamål bör vara att främja de *frivilliga* ungdomsorganisationerna i Europa, inte europeisk ungdomsaktivitet i allmänhet. Oklarheten på denna punkt anses så stor, att Council of European National Youth Committees i samråd med German National Committee inom detta council kommer att i år inkalla en särskild konferens, där man skall precisera och konkretisera sina önskemål om fondens uppgifter.

Med detta anförande, herr talman, har jag velat rikta uppmärksamheten på denna problematik och räknar med att den svenske representanten i den tillsatta arbetsgruppen fullt ut beaktar den reservation eller den kritik mot Bonnkonferensens inställning, som alltså nu har framkommit.

Herr talman! Jag har inget särskilt yrkande.

Vidare yttrades ej.

Vad utskottet hemställt bifölls.

## § 18

**Utgifterna på driftbudgeten inom kommunikationsdepartementets verksamhetsområde**

Föredrogs statsutskottets utlåtande nr 6, i anledning av Kungl. Maj:ts i statsverkspropositionen gjorda framställningar rörande utgifterna på driftbudgeten för budgetåret 1970/71 inom kommunikationsdepartementets verksamhetsområde jämte motioner.

**Punkten 1**

Utskottets hemställan bifölls.

**Punkten 2****Allmän översikt över vägväsendet. Anslagen till vägväsendet**

Före behandlingen av de skilda anslagen hade Kungl. Maj:t (bilaga 8, s. 22—42) lämnat en allmän översikt över

vägväsendet.

Kungl. Maj:ts förslag till medelsanvisning för budgetåret 1970/71 under de skilda väkanslagen m. m. innebure bl. a.

*att* till Drift av statliga vägar anvisades ett reservationsanslag av 774 000 000 kr. (punkt B 2, s. 43—44),

*att* till Byggnad av statliga vägar anvisades ett reservationsanslag av 683 900 000 kr. (punkt B 3, s. 44—45), samt

*att* till Bidrag till byggande av kommunala vägar och gator anvisades ett reservationsanslag av 331 000 000 kr. (punkt B 5, s. 46—47).

I detta sammanhang hade utskottet behandlat

*dels* de likalydande motionerna I: 481 av herr *Helén m. fl.* och II: 550 av herr *Gustafson* i Göteborg *m. fl.*, vari hemställt att riksdagen måtte besluta att under anslaget B 2 Drift av statliga vägar anvisa 12 400 000 kr. avsedda för förstärkt vägunderhåll utöver vad departementschefen föreslagit, samt i skrivelse till Kungl. Maj:t ville uttala att Kungl. Maj:t vid kommande års budgetarbete måtte beräkna resurser för vägändamål av sådan omfattning att senare års ackumulerade eftersläpning såvitt rörde vägbyggnad och vägunderhåll undanröjdes samt att vid avvägningen mellan riks- och länsvägar hänsyn toges till behovet av ett väl fungerande länsvägnät,

*dels* de likalydande motionerna I: 706 av herr *Bengtson m. fl.* och II: 830 av herr *Hedlund m. fl.*, vari hemställt att riksdagen måtte I. i skrivelse till Kungl. Maj:t framhålla att den planerade minskningen i fråga om byggande av länsvägar måste förhindras och att planeringen av väghållningen måste få en sådan inriktning att en positiv befolknings- och näringslivsutveckling i landets olika delar främjades, II. till Drift av statliga vägar under sjätte huvudtiteln för budgetåret 1970/71 anvisa ett reservationsanslag av 786 400 000 kr., att avräknas mot automobilskattemed-

## Allmän översikt över vägväsendet. Anslagen till vägväsendet

len, samt III. till Byggnad av statliga vägar under sjätte huvudtiteln för budgetåret 1970/71 anvisa ett reservationsanslag av 808 400 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen,

dels de likalydande motionerna I: 297 av herr *Sveningsson m. fl.* och II: 324 av herr *Enarsson*,

dels de likalydande motionerna I: 140 av herr *Karl Pettersson* och fröken *Stenberg* samt II: 159 av herrar *Petersson* i Gäddvik och *Nilsson* i Agnäs,

dels de likalydande motionerna I: 482 av herr *Paul Jansson m. fl.* och II: 815 av herr *Blomkvist m. fl.*, vari hemställts att riksdagen vid behandling av i statsverkspropositionens bil. 8 anslaget B 5. Bidrag till byggande av kommunala vägar och gator upptaget belopp på 331 miljoner kronor i årets stat minskades med 50 miljoner kronor som överfördes till det statliga byggandet av riks- och länsvägar,

dels de likalydande motionerna I: 723 av herr *Johan Olsson m. fl.* och II: 822 av herr *Eriksson* i Bäckmora *m. fl.*,

dels de likalydande motionerna I: 364 av fröken *Pehrsson* och herr *Ole Eriksson* samt II: 402 av herr *Persson* i Heden, vari hemställts att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t uttala att vägbyggandet i Älvsborgs län skulle inriktas på den omfattning som krävdes för en positiv utveckling av länets olika delar, enligt i motionerna angivna riktlinjer,

dels de likalydande motionerna I: 709 av herrar *Eric Carlsson* och *Nils Nilsson* samt II: 819 av herrar *Eliasson* i Sundborn och *Boo*,

dels de likalydande motionerna I: 726 av herr *Richardson* och II: 831 av herr *Hylltander*, vari yrkats att riksdagen måtte besluta att i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa att man vid kommande planering toge hänsyn till i motionerna framförda synpunkter beträffande väg 48 och i samband därmed för åren 1972 och 1973 vidgade ramarna med erforderliga belopp,

dels de likalydande motionerna I: 724 av herrar *Karl Pettersson* och *Erik Olsson* samt II: 834 av herr *Jönsson* i Inge-marsgården *m. fl.*,

dels de likalydande motionerna I: 212 av herr *Johan Olsson m. fl.* och II: 328 av herr *Josefson* i Arrie *m. fl.*,

dels de likalydande motionerna I: 719 av herr *Mattsson m. fl.* samt II: 826 av herrar *Gustafsson* i Stenkyrka och *Franzén* i Träkumla,

dels de likalydande motionerna I: 721 av herr *Ernst Olsson m. fl.* samt II: 821 av herrar *Elmstedt* och *Larsson* i Borrbby,

dels de likalydande motionerna I: 720 av fru *Elvy Olsson* och II: 824 av herr *Grebäck m. fl.*,

dels motionen II: 549 av herr *Börjesson* i Glömminge *m. fl.*,

dels de likalydande motionerna I: 11 av herrar *Sveningsson* och *Svenungsson* samt II: 11 av herrar *Enarsson* och *Oskarson*,

dels de likalydande motionerna I: 87 av herr *Strandberg m. fl.* och II: 98 av herr *Lothigius m. fl.*, vari yrkats att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte hemställa om en allsidig och förutsättningslös utredning rörande vägväsendets framtida finansiering, varvid frågan om låne- och avgiftsfinansiering särskilt beaktades,

dels de likalydande motionerna I: 12 av herrar *Sveningsson* och *Svenungsson* samt II: 12 av herrar *Enarsson* och *Oskarson*,

dels motionen II: 158 av herr *Persson* i Heden *m. fl.*,

dels motionen II: 60 av herrar *Johansson* i Skärstad och *Polstam*,

dels de likalydande motionerna I: 704 av herrar *Ingvar Andersson* och *Eskilsson* samt II: 820 av herr *Eliasson* i Moholm *m. fl.*

dels de likalydande motionerna I: 707 av herr *Brundin* och II: 848 av fru *Sundberg m. fl.*,

dels motionen II: 843 av herr *Polstam m. fl.*



## Allmän översikt över vägväsendet. Anslagen till vägväsendet

Utskottet hemställde,

1. att riksdagen måtte till Statens vägverk: Ämbetsverksuppgifter för budgetåret 1970/71 anvisa ett förslagsanslag av 4 100 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen,

2. att riksdagen måtte med bifall till Kungl. Maj:ts förslag och med avslag å motionerna I: 481 och II: 550 samt I: 706 och II: 830, samtliga motioner såvitt nu var i fråga, till Drift av statliga vägar för budgetåret 1970/71 anvisa ett reservationsanslag av 774 000 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen,

3. att riksdagen måtte med bifall till Kungl. Maj:ts förslag och med avslag å motionerna I: 706 och II: 830, nämnda motioner såvitt nu var i fråga, samt I: 482 och II: 815 till Byggnad av statliga vägar för budgetåret 1970/71 anvisa ett reservationsanslag av 683 900 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen,

4. att riksdagen måtte för budgetåret 1970/71 anvisa

a. till Bidrag till drift av kommunala vägar och gator ett förslagsanslag av 107 100 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen,

b. till Bidrag till byggande av kommunala vägar och gator ett reservationsanslag av 331 000 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen,

5. att riksdagen måtte

a. till Bidrag till drift av enskilda vägar m. m. för budgetåret 1970/71 anvisa ett reservationsanslag av 54 500 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen,

b. medge att under budgetåret 1970/71 statlig lånegaranti för lån avseende inköp av vägunderhållsmaskiner för vissa enskilda vägar beviljades intill ett belopp av 100 000 kr.,

6. att riksdagen måtte för budgetåret 1970/71 anvisa

a. till Bidrag till byggande av enskilda vägar ett reservationsanslag av 23 400 000 kr., att avräknas mot automo-

bilskattemedlen,

b. till Tjänster till utomstående ett förslagsanslag av 8 400 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen,

c. till Avsättning till statens automobilskattemedelsfond ett förslagsanslag av 1 000 kr.,

7. att riksdagen måtte avslå motionerna I: 481 och II: 550 i vad de avsåge ackumulerad eftersläpning rörande vägbyggnad och vägunderhåll samt motionerna I: 706 och II: 830 i vad de avsåge minskning i fråga om byggande av länsvägar,

8. att riksdagen måtte avslå motionerna I: 481 och II: 550 i vad de avsåge avvägningen mellan riks- och länsvägar samt I: 706 och II: 830 i vad de avsåge planeringen av väg hållningen,

9. att riksdagen måtte avslå motionerna I: 297 och II: 324,

10. att riksdagen måtte avslå motionerna I: 140 och II: 159,

11. att riksdagen måtte avslå motionerna I: 723 och II: 822,

12. att riksdagen måtte avslå motionerna I: 364 och II: 402,

13. att riksdagen måtte avslå motionerna I: 709 och II: 819,

14. att riksdagen måtte avslå motionerna I: 726 och II: 831,

15. att riksdagen måtte avslå motionerna I: 724 och II: 834,

16. att riksdagen måtte avslå motionerna I: 212 och II: 328,

17. att riksdagen måtte avslå motionerna I: 719 och II: 826,

18. att riksdagen måtte avslå motionerna I: 721 och II: 821,

19. att riksdagen måtte avslå motionerna I: 720 och II: 824,

20. att riksdagen måtte avslå motionen II: 549,

21. att riksdagen måtte avslå motionerna I: 11 och II: 11,

22. att riksdagen måtte avslå motionerna I: 87 och II: 98,

23. att riksdagen måtte avslå motionerna I: 12 och II: 12,

24. att riksdagen måtte avslå motio-

**Allmän översikt över vägväsendet. Anslagen till vägväsendet**

nen II: 158,

25. att riksdagen måtte avslå motionen II: 60,

26. att riksdagen måtte avslå motionerna I: 704 och II: 820,

27. att riksdagen måtte avslå motionerna I: 707 och II: 848,

28. att riksdagen måtte avslå motionen II: 843.

Reservationer hade avgivits

1. beträffande anslaget till *drift av statliga vägar* av herrar *Axel Andersson* (fp), *Per Jacobsson* (fp), *Bengtson* (cp), *Eric Peterson* (fp), *Johan Olsson* (cp), *Eliasson* i Sundborn (cp), *Gustafson* i Göteborg (fp), *Dahlgren* (cp), *Westberg* i Ljusdal (fp) och *Sundman* (cp), som ansett att utskottet under 2 bort hemställa,

att riksdagen måtte i anledning av Kungl. Maj:ts förslag och med bifall till motionerna I: 481 och II: 550 samt I: 706 och II: 830, samtliga motioner såvitt nu var i fråga, till *Drift av statliga vägar* för budgetåret 1970/71 anvisa ett reservationsanslag av 786 400 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen;

2. beträffande anslaget till *byggande av statliga vägar* av

a. herrar *Bengtson*, *Johan Olsson*, *Eliasson* i Sundborn, *Dahlgren* och *Sundman* (samtliga cp), som ansett att utskottet under 3 bort hemställa,

att riksdagen måtte i anledning av Kungl. Maj:ts förslag samt motionerna I: 706 och II: 830, nämnda motioner såvitt nu var i fråga, samt med avslag å motionerna I: 482 och II: 815 till *Byggnad av statliga vägar* för budgetåret 1970/71 anvisa ett reservationsanslag av 708 400 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen;

b. beträffande *överförande av medel från anslaget till byggande av kommunala vägar och gator till anslaget till byggande av statliga vägar* av herrar *Birger Andersson*, *Bertil Petersson*, *Herbert Larsson*, *Rönnerberg*, *Jonsson* och

*Blomkvist* (samtliga s), som ansett att utskottet under 3 bort hemställa,

att riksdagen måtte i anledning av Kungl. Maj:ts förslag och med bifall till motionerna I: 482 och II: 815 samt med avslag å motionerna I: 706 och II: 830, sistnämnda båda motioner såvitt nu var i fråga, till *Byggnad av statliga vägar* för budgetåret 1970/71 anvisa ett reservationsanslag av 733 900 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen;

3. beträffande *överförande av medel från anslaget till byggande av kommunala vägar och gator till anslaget till byggande av statliga vägar* av herrar *Birger Andersson*, *Bertil Petersson*, *Herbert Larsson*, *Rönnerberg*, *Jonsson* och *Blomkvist* (samtliga s), som — vid bifall till reservationen 2 b — ansett att utskottet under 4 b bort hemställa,

att riksdagen måtte till *Bidrag till byggande av kommunala vägar och gator* för budgetåret 1970/71 anvisa ett reservationsanslag av 281 000 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen;

4. beträffande *ackumulerad eftersläpning rörande vägbyggnad och vägunderhåll* samt *minskningen i fråga om byggande av länsvägar* av herrar *Axel Andersson* (fp), *Per Jacobsson* (fp), *Bengtson* (cp), *Eric Peterson* (fp), *Johan Olsson* (cp), *Eliasson* i Sundborn (cp), *Gustafson* i Göteborg (fp), *Dahlgren* (cp), *Westberg* i Ljusdal (fp) och *Sundman* (cp), som ansett att utskottet under 7 bort hemställa,

att riksdagen måtte i anledning av motionerna I: 481 och II: 550 i vad de avsåge ackumulerad eftersläpning rörande vägbyggnad och vägunderhåll samt motionerna I: 706 och II: 830 i vad de avsåge minskning i fråga om byggande av länsvägar som sin mening ge Kungl. Maj:t till känna vad reservanterna i dessa frågor anfört;

5. beträffande *avvägningen mellan riks- och länsvägar* samt *planeringen av väghållningen* av herrar *Bohman*

## Allmän översikt över vägväsendet. Anslagen till vägväsendet

(m), *Axel Andersson* (fp), *Per Jacobsson* (fp), *Bengtson* (cp), *Eric Peterson* (fp), *Strandberg* (m), *Johan Olsson* (cp), *Eliasson* i Sundborn (cp), *Gustafson* i Göteborg (fp), *Nordstrandh* (m), *Cassel* (m), *Dahlgren* (cp), *Westberg* i Ljusdal (fp) och *Sundman* (cp), som ansett att utskottet under 8 bort hemställa,

att riksdagen måtte i anledning av motionerna I: 481 och II: 550 i vad de avsåge avvägningen mellan riks- och länsvägar samt I: 706 och II: 830 i vad de avsåge planeringen av vägghållningen som sin mening ge Kungl. Maj:t till känna vad reservanterna i dessa frågor anför;

6. beträffande *vägväsendets framtida finansiering* av herrar *Bohman*, *Strandberg*, *Nordstrandh* och *Cassel* (samtliga m), som ansett att utskottet under 22 bort hemställa,

att riksdagen måtte i anledning av motionerna I: 87 och II: 98 som sin mening ge Kungl. Maj:t till känna vad reservanterna anförat beträffande utredning rörande vägväsendets framtida finansiering;

7 a. beträffande *flerårsplan för vägbyggandet* av herr *Johan Olsson* (cp),

7 b. beträffande *byggande av länsvägar i Kopparbergs län* av herr *Eliasson* i Sundborn (cp),

7 c. beträffande *täckning med statsbidrag av kostnaderna för den enskilda vägghållningen och formerna för byggande och drift av enskilda vägar* av herr *Johan Olsson* (cp) samt

7 d. beträffande *frja resor vid överbart till fastlandet för bofast befolkning på skärgårdsöar* av herr *Dahlgren* (cp), samtliga utan angivna yrkanden.

Punkten föredrogs; och anförde därvid:

Herr GUSTAFSON i Göteborg (fp):

Herr talman! När vi i år har diskuterat vägfrågorna inom statsutskottets

fjärde avdelning har det rått en ganska allmän uppfattning att det skulle vara önskvärt med ökade anslag till vägväsendet. Å andra sidan har man varit medveten om det statsfinansiella läget i landet. Även om meningarna har varit delade när det gäller anslagens storlek för nästa budgetår föreligger inga större meningsskiljaktigheter när det gäller beloppen för detta budgetår. Om man ser på väganslagens totala belopp är det ganska små variationer.

När det däremot gäller frågan om väganslagen på litet längre sikt och när det gäller utformningen av vägpolitiken över huvud taget råder det delade meningar.

Vi har sedan många år haft mycket ambitiöst uppgjorda vägplaner här i landet. De har emellertid inte följts utan man har hela tiden legat under när det gäller medelstillelningen i jämförelse med vad ansvariga utredare och myndigheter ansett vara ett minimum för att kunna upprätthålla en tillfredsställande vägstandard.

Vi hade en vägplaneutredning som nyligen framlade ett betänkande, Vägplan 70, under ordförandeskap av före kommunikationsminister Skoglund. Vägplan 70 är för närvarande ute på remissbehandling, och statsrådet har uppgivit att han nästa år tänker redovisa utredningen och de remissvar som inkommit liksom statsrådets ställningstaganden med anledning därav. Därför kommer vi väl att få en mera omfattande vägdebatt först nästa år när vi skall diskutera uppläggningsen av vägpolitiken för en ganska lång tid framåt.

Man kan emellertid redan nu se att med de anslagsbelopp, som kommunikationsministern föreslår, kommer man att börja den period som omfattas av Vägplan 70 under det minimalalternativ som utredningen hade. Utredningen arbetade med två alternativ, ett minimalalternativ och ett något högre alternativ. Det är beklagligt att man när arbetet skall börja inte har kommit upp

## Allmän översikt över vägväsendet. Anslagen till vägväsendet

till den nivå från vilken minimalalternativet utgick.

Man kan fråga sig varför väganslagen har släpat efter år efter år. Ja, det beror nog inte på att vi inte haft sakkunniga utredningar. Den planering som vägverket gör och de planeringar som de tillsatta utredningarna har gjort är mycket förtjänstfullt utförda, och någon hårdare kritik har inte heller riktats mot planeringen i vad avser *storleken* av de väganslag som kan behövas. Däremot har det rått delade meningar om hur man bör använda de väganslag som kan komma i fråga.

En av anledningarna till att väganslagen har så svårt att hävda sig är den bristande ramplaneringen inom regeringen. Det är klart att man också inom regeringen anser att väganslagen är viktiga och nödvändiga, men jag tror att man där alltför länge har betraktat väganslagen som ett nödvändigt ont, något som man måste ha, men som när man måste göra en avvägning mellan olika angelägna behov har fått stå tillbaka för andra som man tycker mera räntabla och nödvändiga investeringar.

Därför tror jag att det är nyttigt att man nu mer och mer börjat understrika — det görs även i kommunikationsministerns redovisning i statsverkspropositionen — det faktum, att väginvesteringar är räntabla investeringar, om de görs på ett riktigt sätt. Man har nu inom vägverket börjat göra verkliga lönsamhetsberäkningar, varvid man vid avgörandet, huruvida man bör sätta i gång ett vägprojekt eller inte, mot kostnaderna för vägprojektet ställer de intäkter i form av kostnadsminskningar som beräknas tillkomma genom trafikanternas tidsvinst, genom minskad olycksfallsfrekvens, genom minskat underhållsbehov o. s. v. Hela detta sätt att resonera och kalkylera är fortfarande bemängt med många brister. Det är inte på något sätt ett fullkomligt system men jag är säker på att det är en metod som man måste fortsätta med. Först

när man på det sättet betraktar väginvesteringarna från lönsamhetssynpunkt och när man med siffror kan klarlägga ungefär hur räntabla de är, först då kan man göra en meningsfull avvägning mellan väginvesteringarna å ena sidan och angelägna investeringar på andra områden å den andra sidan.

Man har på vissa håll i utlandet kommit mycket längre än vi gjort här i Sverige genom att man på detta sätt har kunnat påpeka hur en väginvestering från företagsekonomiska synpunkter är mer lönande än investeringar på andra områden, som man kanske aningslöst, om man inte har utrett saken, kunde tycka är mycket mer motiverade.

I statsverkspropositionen nämns t. ex. när det gäller motorvägsbyggandet under en kommande femtonårsperiod att om man i stället för att bygga 100 mil motorvägar gjorde en tvåfältsväg med ganska hög standard, skulle man därigenom under denna femtonårsperiod kunna spara 1 800 miljoner kronor. Det låter ju mycket, och det verkar som om man därmed skulle göra en god insats. Vägverket säger emellertid samtidigt att de kostnader som samhällsekonomiskt sett uppstår för trafikanterna och för samhället genom att man gör denna besparing är mångdubbelt större än själva besparingen.

Jag nämner detta bara som ett exempel på vikten av att man, när man tar upp frågan om väginvesteringar, såsom en grundval för sitt bedömande har denna företagsekonomiska beräkning. Men — och här kommer ett mycket viktigt men — man kan inte bedöma vägväsendet här i landet uteslutande från företagsekonomiska synpunkter.

Det är mycket angeläget att man anlägger en samhällsekonomisk bedömning på det hela och att man inordnar hela frågan om vägpolitiken i den regionalpolitik som drivs här i landet.

Denna sak får vi anledning återkomma till, när vi här i kammaren skall behandla de många motioner som är

**Allmän översikt över vägväsendet. Anslagen till vägväsendet**

väckta om trafikpolitiken. I anslutning till den proposition som är framlagd om ett transportstöd för Norrland kommer fjärde avdelningen att mycket grundligt behandla detta problemkomplex. Senare under våren framläggs utlåtande som kommer att ge anledning till en debatt om trafikpolitiken över huvud taget, inte minst frågan om trafikpolitikens samband med regionalpolitiken.

Jag vill emellertid redan nu, herr talman, yrka bifall till reservationen 5 vid punkten 2, vari påpekas, att målsättningen om ett decentraliserat samhälle kräver ett över hela landet väl utbyggt vägnät. Det är nödvändigt med tillfredsställande transportförhållanden för att företagslokalisering skall kunna ske, och det behövs en väl fungerande persontrafik över hela landet. I det sammanhanget påminner reservanternas om att när riksdagen 1963 beslöt den nuvarande trafikpolitiken fastslog man, att alla delar av landet skall ha en tillfredsställande trafikförsörjning, och i det uttalandet låg givetvis en anvisning om vägpolitikens utformning.

Det har ju blivit en koncentration av trafiken till riksvägar under de senaste åren. Det är självklart att man måste ta hänsyn härtill när man avväger anslagen till vägväsendet, men man måste också vid bedömningen ta hänsyn till den roll som ett väl utbyggt länsvägnät spelar i den framtida regionalpolitiken och i trafikpolitiken över huvud taget. Med denna mycket viktiga anmärkning lämnar jag frågan om regionalpolitiken och trafikpolitiken, eftersom vi får tillfälle att behandla den senare i vår.

Vad beträffar anslagen för kommande budgetår sade jag inledningsvis att det i fråga om själva beloppen i förhållande till väganslagens totala storlek inte rör sig om så stora variationer. Vi har från det parti jag företräder varit mycket restriktiva i att föreslå ökade anslag, inte minst med tanke på det

ekonomiska läge som vi befinner oss i. Detta innebär inte, att vi tycker att de nuvarande väganslagen är tillräckliga eller att vi anser att de motioner som har väckts från annat håll om anslagshöjningar skulle på något sätt vara omotiverade. Tvärtom är de i allra högsta grad motiverade. Men vi har inte funnit det möjligt att med hänsyn till de knappa medel som står till förfogande gå så långt i fråga om höjningar av anslagen.

Vi har emellertid på en punkt yrkat på en höjning. Det gäller förstärkt vägunderhåll, där vi begärt en höjning med 12,4 miljoner kronor. Det yrkandet sammanfaller med det äskande som vägverket har framlagt. Anledningen är att vi menar, att det är på det området, alltså vad beträffar det förstärkta vägunderhållet, som man uppnår det största resultatet per insatt krona både i fråga om framkomlighet och trafiksäkerhet. Med den motiveringen ber jag, herr talman, att få yrka bifall till reservationen 1 vid detta utlåtande.

På andra områden är vi, som jag sade, överens om det stora behovet. Vi ser emellertid inga möjligheter att yrka anslagshöjningar, men vi tycker att det är utomordentligt angeläget att man vid framtida budgetbehandling tar hänsyn till den klara eftersläpning som finns i fråga om väganslagen. Med den motiveringen ber jag att få yrka bifall också till reservationen 4.

I detta anförande instämde herr *Westberg* i Ljusdal (fp).

Herr **DAHLGREN** (cp):

Herr talman! Vid denna punkt i utskottsutlåtandet finns det några reservationer som jag vill kommentera.

När det då först gäller anslagsframställningen för vägväsendet i årets statsverksproposition säger statsrådet att »det statliga vägbyggandet bör bibehållas på nuvarande höga nivå». Det är i och för sig glädjande att statsrådet re-

**Allmän översikt över vägväsendet. Anslagen till vägväsendet**

dovisar den uppfattningen i en statsverksproposition som i sin helhet kännetecknas av stramhet. Hade man varit överens om att vägbygget legat på en hög nivå under de närmast föregående åren skulle det inte ha varit mycket att tillägga.

Centerpartiet har aldrig accepterat en sådan uppfattning. År efter år har vi krävt högre anslag för att undanröja de brister som uppenbarligen finns inom vissa områden och som kommer att bli ännu mer markanta. Jag vill erinra om att den senaste mätningen av vägstandarden som daterar sig från år 1968 visar, att 35 procent av Europavägarna hade en icke godtagbar standard. För riksvägar var siffran 36 procent, för genomgående länsvägar 51 procent och för övriga länsvägar 54 procent. Mätningen visar att standarden på det svenska vägnätet är ganska dålig, något som ytterligare kan illustreras med det faktum att inte mindre än 19 400 km väg eller 19,9 procent av hela det allmänna vägnätet var avlyst för lastbilstrafik under tjällossningsperioden år 1968. Detta är naturligtvis ett resultat av att väganlagen inte höjts sedan 1966. I år inträffar beträffande något avsnitt en reell minskning.

När det gäller anslaget Drift av statliga vägar som berörs i reservationen 1 har departementschefen i statsverkspropositionen upptagit ett belopp på 774 miljoner kronor, vilket är 62 miljoner lägre än vad som begärts av vägverket. Denna anslagsminskning innebär att 230 km väg inte kan förstärkas och beläggas och att för vägstandardens vidmakthållande nödvändiga driftsåtgärder kommer att eftersättas.

Mittenpartierna har yrkat på ökning av driftbidraget med 12,4 miljoner kronor med, som herr Gustafson i Göteborg framhöll, prioritering av anslaget för förstärkt vägunderhåll. Vi hävdar att just detta är en så viktig del av anslaget och att de förbättringar som hårdbeläggning av körbanan på länsvägar

och det sekundära vägnätet utgör är så betydelsefulla, att vi vill höja anslaget till den nivå som vägverket föreslagit.

Den anslagsminskning som departementschefen och utskottsmajoriteten ställer sig bakom är bekymmersam, inte minst mot den bakgrunden att man prioriterar investeringsverksamheten för de delar av landet där det inom begränsade områden bor många människor och där kostnaderna för vägbygget är allra störst. En undersökning om bostadsbyggandets följdinvesteringar i gator och vägar visar att ju större folkmängd en tätortsregion har och ju mer den växer, desto dyrare är det att bygga upp trafiksystemet, eftersom det ofta leder till mycket komplicerade och kostsamma trafikledningslösningar. Den situationen har nu uppstått att alltmer pengar måste anvisas till dessa trafikdyra områden — om jag får uttrycka mig så. När nu regeringen har valt centraliseringsprincipen och som en följd härav får en trafikförordning, borde man rimligen höja anslagsramen i dess helhet. Men så gör man inte, utan man prioriterar anslagsmedel för dessa områden under anslaget Bygga av vägar. På annat sätt kan man inte uppfatta den skrivelse från kommunikationsdepartementet som resultat i en flerårsplan från vägverket, innebärande att Stockholms län för byggande av riksvägar får 50 miljoner kronor innevarande år och 103,6 miljoner kronor 1974 och Södermanlands län 11,5 miljoner kronor i år och 2,5 miljoner kronor 1974.

Jag skulle kunna fortsätta uppräknningen, men redan dessa exempel visar den trend som har utvecklats mot en betydande minskning i landsortslänen och stora anslagshöjningar i storstadsregionerna.

I denna flerårsplan finns även ramar fastlagda för byggande av länsvägar, innebärande att beloppet i sin helhet sjunker från 152,5 miljoner i år till 88,7 miljoner år 1974, d. v. s. en minskning



## Allmän översikt över vägväsendet. Anslagen till vägväsendet

med nära 64 miljoner. Situationen i de olika länen blir då denna:

	1970		1974		
Sthlms län	6,1 milj. kr.		24,5 milj. kr.		
Kronob. län	7,4 » »		1,0 » »		
Västm.l. län	3,1 » »		1,2 » »		
Gävleb. län	7,7 » »		2,0 » »		

Om detta kan man bara säga att de anslag som nu utgår i landsortslänen kommer att bli ännu mindre. Det innebär naturligtvis att man sätter ett effektivt stopp för vissa bygders möjligheter att expandera. Utan vettiga trafikleder kan ingen bygd eller region leva vidare. Genom den nuvarande vägpolitiken gör man glesbygdens problem ännu större, trots alla värmenande utredningar och alla vackra skrifter om glesbygdensproblematiken. I skriften Glesbygd, utgiven av arbetsgruppen för glesbygdsfrågor inom Kungl. Maj:ts kansli, ägnar man t. ex. vägbyggandet sju rader. Men det som står på dessa sju rader är riktigt. Där står följande: »Vägbyggandet i sig självt är ett av de viktigaste medlen då det gäller att bryta isolering och att utveckla glesbygdens kommunikationer.» Jag har ingen anledning att betvivla den ärliga avsikten och viljan hos den som satt dessa rader på pränt, men nog är det illa att arbetsgruppens meningar inte slår igenom hos exempelvis kommunikationsdepartementet när det gäller anslags-tilldelningen till vägväsendet.

Resultatet har nu i stället blivit att anslaget Byggnad av statliga vägar i statsverkspropositionen har upptagits med 683,9 miljoner kronor, vilket innebär en reducering av vägverkets förslag med 119,2 miljoner kronor. Denna reducering innebär att vägföretag motsvarande cirka 200 km väg inte kan påbörjas under 1971. Dessutom måste toppbeläggningsarbeten och ett antal angelägna omlägnings- och förbättringsarbeten senareläggas. I reservationen 2 begär vi från centerpartiet en upprä-

ning av detta anslag med 24,5 miljoner kronor, att tillföras anslaget för byggande av länsvägar, detta för att i någon mån kunna rätta till de svårigheter som uppstår ute i länen efter den omfördelning av anslagen som nu skett. Reellt innebär departementschefens och utskottsmajoritetens förslag en anslagsminskning på mellan 10 och 15 miljoner kronor.

Vi återställer i vårt förslag anslaget till 1969 års nivå.

Vi har i centerpartiet valt att föreslå en höjning av anslagen med sammanlagt 36,9 miljoner kronor. I en socialdemokratisk reservation kräver man att länsvägarna skall tillföras 50 miljoner kronor genom att anslaget till städernas väg- och gatubyggnad minskas. Det är naturligtvis en intressant reservation, som väl kan uppfattas som ett bestämt pekfinger åt regeringen. Jag vill emellertid framhålla att metoden att ta pengar från en annan anslagspost är tvivelaktig.

Jag vill rekommendera dem som tänker rösta på ifrågavarande reservation att i första hand studera reservationen 2 a och i andra hand reservationen 4 vid förevarande utlåtande. I reservationen 5, som gäller avvägningen mellan riks- och länsvägar samt planeringen av väghållningen, kräver vi nämligen ett riksdagsuttalande på dessa punkter. Synsättet i denna reservation och i den socialdemokratiska är såvitt jag förstår ganska likartat i vad gäller motiveringen för fördelningen av anslaget.

Vi har i vår reservation bl. a. uttalat att fördelningen av de för vägändamål avsatta resurserna mellan riks- och länsvägar och enskilda vägar skall vara sådan, att en positiv befolknings- och näringslivsutveckling i landets olika delar främjas och att man bör ta hänsyn till den roll som ett väl utbyggt länsvägnät spelar i den framtida regionalpolitiken och i trafikpolitiken över huvud taget. Om de socialdemokrater som står bakom reservationen 2 b av herr

### Allmän översikt över vägväsendet. Anslagen till vägväsendet

Birger Andersson m. fl. och de som kommer att stödja denna reservation verkligen menar allvar med sitt krav på ökat stöd till landsortens vägar, vill jag säga att jag är övertygad om att de når ett bättre resultat genom att stödja reservationen 4. Ett bifall till denna skulle innebära att riksdagen klart markerade sin viljeinriktning beträffande den framtida anslagsfördelningen.

Beträffande de anslagshöjningar som vi begärt kommer de socialdemokratiska talarna naturligtvis enligt gammal sedvänja att säga, att centerpartiets förslag till anslagshöjningar är så små att de sedda mot det samlade väganlaget varken gör till eller från. Låt mig därför redan nu upprepa vad jag tidigare framhållit, nämligen att 12,5 miljoner kronor i ökat anslag till drift av vägar betyder många fler mil av hårdbeläggning av vägar, vilka är i stort behov härav, inom det sekundära vägnätet. Vidare skulle 24,5 miljoner till ökat länsvägsbyggande hälsas med stor tillfredsställelse av landets länsstyrelser och planeringsråd, som i de flesta län uttalat stor oro över det minskade vägbyggandet.

Inte minst skall de av centerpartiet begärda anslagshöjningarna ses som uttryck för en klart uttalad viljeinriktning i fråga om vägbyggandets omfattning och inriktning på vägtyper. Den ackumulerade eftersläpningen när det gäller vägenderhåll och vägbyggande måste undanröjas.

Hur den ackumulerade eftersläpningen slutgiltigt skall klaras får vi ta ställning till i samband med den nya vägplanen. Jag vill uttala den förhoppningen att nästa års statsverksproposition skall ge uttryck för en realistisk syn på fördelningen av de medel som anslås för olika vägtyper och att resurser där kommer att ställas till förfogande i sådan omfattning, att vi kan möta den trafikutveckling som enligt vad prognoserna säger oss innebär att bilantalet kommer att fördubblas under de när-

maste 15 åren och att närtransporterna med lastbilar under samma tidsperiod kommer att fyra- eller femdubblas. I fråga om de sistnämnda transporterna finns inget transportalternativ, eftersom det just gäller närtransporter. Den utvecklingen har vi att vänta, och den som tror att man kan komma förbi detta får säkerligen ett mycket obehagligt uppvaknande. Slutsumman i Vägplan 70 för byggande och drift av vägar på 50 miljarder kronor under den tid vägplanen omfattar dokumenterar de behov som finns.

Regeringen bör naturligtvis känna ansvaret för den uppkomna situationen och planera vägpolitiken så att det kan byggas i tillfredsställande omfattning i hela landet. Att försöka göra en omfördelning mellan länen eller från länen till städerna eller tvärtom, som föreslås i den socialdemokratiska reservationen, löser ju inga problem. Det enda bote-medlet är att höja anslagen. Tillåter inte den ekonomiska situationen detta — ja, då är ju det minsta man kan begära att avvägningen sker rättvist emellan anslagsposterna och att man inte genom väganlagen omöjliggör ett regionalt expanderande näringsliv ute i länen.

Herr talman! Jag yrkar bifall till reservationerna 1, 2 a, 4 och 5.

I detta anförande instämde herrar *Vigelsbo*, *Jonasson* och *Johansson* i Skärstad (samtliga cp).

Herr andre vice talmannen CASSEL (m):

Herr talman! Jag är medveten om att det anförande som jag nu står i begrepp att avleverera angående vägväsendets framtida finansiering är en upprepning av vad jag har sagt i dessa frågor år efter år. Måhända kan det tjäna kammaren till någon tröst att det nu är sista gången som jag har tillfälle att framföra mina synpunkter på detta ämne.

Frånsett detta har de skäl som från vårt håll framförts till stöd för låne-



## Allmän översikt över vägväsendet. Anslagen till vägväsendet

respektive avgiftsfinansieringen onekligen vunnit i styrka år från år och inte minst genom utarbetandet av 1970 års vägplan. Det måste för var och en som kan och vill se tingen i deras klara, en smula obarmhärtiga ljus vara helt uppenbart att den utveckling som äger rum på vägväsendets område i själva verket inte är någon utveckling — i varje fall ingen som har ens en avlägsen chans att tillgodose de våldsamt snabbt växande behoven.

Här har redan erinrats om bilparkens snabba tillväxt. Vi har nu ungefär 2 miljoner bilar, men prognosen är 3,1 miljoner 1975 och 4 miljoner år 1980. Vi hade år 1965 en biltäthet av 250 bilar per 1 000 invånare; vi skall 1975 ha 366 bilar per 1 000 invånare.

Och hur står det då till på vägområdet? Ja, föregående talare har sagt en del om det, och jag skall kanske i viss mån upprepa vad de sagt. Eftersläpningen i förhållande till 1957 års vägplan, som ju gäller fram till 1975, är i stort sett 2 000 miljoner. Enligt Vägplan 70 var det av Europavägarna 35 procent som inte hade godtagbar standard. Av övriga riksvägar hade ungefär lika stor andel ej godtagbar standard, och av de genomgående länsvägarna saknade inte mindre än 51 procent godtagbar standard. Andelen riksvägar med fullgod standard har under åren 1966—1968 ökat med endast 1 procent, d. v. s.  $\frac{1}{2}$  procent om året. När vi skall komma i kapp med den takten får herrar matematiker räkna ut.

Motorvägarna i Sverige är nu uppe i en längd av 33 mil men skall enligt vägplanen som gäller fram till 1975 uppnå inte mindre än 180 mil. Skall denna eftersläpning inhämtas måste vi bygga 30 mil motorvägar per år, d. v. s. lika mycket varje år som vi hittills lyckats bygga sedan 1957. Om vi skulle försöka att prestera denna nästan orimliga kvot, ryker hela vägslaget och det blir inte ett öre över till något annat än motorvägar.

Man gör små försök att lappa på budgeten men det tycks inte vara möjligt att få rum med några väsentliga höjningar. Mittenpartierna har sökt höja litet utöver var departementschefen har åstadkommit. Från vårt håll har vi avstått från att försöka det. Vi har inte fått plats i vår budget, helt enkelt.

Men om nu vägbyggandet släpar efter genom att anslagen förblir konstanta — vi har haft ungefär samma belopp under sex år i följd — och dessa anslag holkas ur genom kostnadsfördyringar, medan fordonsmängden snabbt stiger, vad blir då följden? Jo, framtidens människor, de som lever kvar, våra barn och våra barnbarn, kommer att se sina liv rinna bort i bilköer, en föga avundsvärd lott enligt mitt förmenande.

Den djupa konservatism, som alltför ofta präglar den socialdemokratiska gruppens tänkande, tycks göra det omöjligt för dess medlemmar att föreställa sig någonting annat än att vägar skall byggas och betalas kontant med löpande skatteinkomster. Tanken tycks svindla inför andra perspektiv. Man erinrar sig Hasse Z:s ord om poliskonstapeln som tillfrågades var Arboga låg: »Konstapeln stirrade, inte en min rörde sig i hans ansikte, hjärnan snurrade ett halvt varv, längre gick det inte ty kasken tog emot.»

Men varför det? Vem av oss väntar med att bygga ett eget hem till dess att han lyckats spara ihop hela beloppet eller att bygga en fabrik eller sätta upp ett jordbruk? Vad är det för fel med vägar som investeringar? Inte annat än det att avkastningen i kronor och ören inte blir omedelbart synlig. Avkastningens realitet är lika klar i alla fall. Investeringar i vägar och trafikleder är många gånger högräntabla. Avdelningens ärade ordförande, herr Gustafson i Göteborg, har redan sagt det, och han har redan framhållit hur väl konkurrenskraftiga trafikleds- och väginvesteringar kan vara gentemot andra investeringar.

**Allmän översikt över vägväsendet. Anslagen till vägväsendet**

Att låna upp pengar för att bygga mer vägar och snabbare få det kommunikationsnät som vi bevisligen har behov av är ekonomiskt i hög grad försvarligt. En annan sak som vi väl är högst medvetna om i dessa dagar är att en sådan uppläning och ett sådant forcerat vägbyggande inte passar in i alla konjunkturbilder. Men utan en sådan politik, utan att låna pengar för ändamålet hade järnvägsbyggandet i det här landet varit en omöjlighet.

Vad tänker nu regeringspartiet göra i stället? Vilken väg tänker damerna och herrarna slå in på?

Har ni något annat att föreslå människorna än tålmod, förnöjsamhet och förbidan? I fjol tillät jag mig att litet visionärt — det får väl förekomma visioner även utanför regeringspartiet — kasta fram tankar på en långsgående motorväg norr—söder genom hela Sverige från Luleå till Malmö med broanslutningar till kontinenten. En orimlig och vansinnig tanke, säger många vördnadsbjudande tänkare i denna kammare. Men varför det? Vi har ju sådana vägar ute på kontinenten. Om några få år kommer vi att ha motorväg färdig från Lübeck till Neapel. Just nu håller man på att bryta igenom sista delarna av Alperna ned mot S:t Gotthard med en kolossalt dyrbar och förnämlig motorväg.

Vore det inte — tyvärr har herr Olhede gått, men jag ställer ändå frågan — en fascinerande uppgift för statsföretag AB, liksom det har varit för dess förebild IRI-företagen i Italien, att bygga en sådan motorväg? Vi i Sverige ligger långt borta från allfarvägen, men vi skall akta oss så att vi inte blir någonting av Europas fåbodvall. Just därför att vi ligger så långt borta i periferin är det mera väsentligt än eljest att vi har vägförbindelser och andra trafikleder i högsta trim, så att avståndsfaktorn icke blir förlamande för vårt ekonomiska liv. Så mycket viktigare blir detta om vi kommer att uppnå

möjlighet att delta i det ekonomiska samarbetet inom EEC.

För att vi nu skall få sammanhängande motorvägar — inte bara som nu en liten stump här och en annan stump där — fordras det att bilisterna är beredda att betala vad det kostar att färdas på motorväg, d. v. s. betala de avgifter som vägbyggandets finansiering kräver. Men det är inget problem, eftersom bilister av alla kategorier — jag upprepar och stryker under: alla kategorier — gör så enorma besparingar genom att använda motorvägar i fråga om tid, bränsle, bilslitage och annat dylikt, att nettoresultatet sedan avgiften är betald blir ett väsentligt plus för varje trafikant.

Herr talman! Jag vet att jag i dag som så ofta förut talar för döva öron, men jag är helt övertygad om att utvecklingen kommer att tvinga damerna och herrarna — eller dem som kommer efter er i kammaren — att tänka om.

Med dessa ord, herr talman, yrkar jag bifall till reservationen 6. Jag ber också att få yrka bifall till reservationen 5, i vilken vi har framhållit att hela landet måste ha en tillfredsställande trafikförsörjning. Jag instämmer helt i vad avdelningens ärade ordförande, herr Gustafson i Göteborg, och ledamoten herr Dahlgren redan har sagt. Vägpolitik och lokaliseringspolitik kan inte ses som skilda ting utan måste behandlas gemensamt. Vi skall i detta sammanhang inte heller glömma skogs-länens svåra situation.

I detta anförande instämde herr Ringaby (m).

Herr LINDBERG (s):

Herr talman! Låt mig först konstatera att jag inte i sak kan instämma i herr Cassels i övrigt charmanta anförande. Jag kommer i fortsättningen att beröra reservationerna 1, 2 a, 4, 5 och 6 under punkten 2 i statsutskottets utlåtande nr 6.

**Allmän översikt över vägväsendet. Anslagen till vägväsendet**

I reservationen 1 av herr Axel Andersson m. fl. yrkar reservanternas i likhet med motionärerna, att departementschefens förslag i statsverkspropositionen om anslag till Drift av statliga vägar räknas upp med 12,4 miljoner från föreslagna 774 miljoner till 786,4 miljoner kronor. I reservationen 2 a av herr Bengtson m. fl. kräver reservanternas, också i detta fall i likhet med motionärerna, att de av departementschefen i samma proposition föreslagna anslagen till Byggnad av statliga vägar räknas upp med 24,5 miljoner från 683,9 miljoner till 708,4 miljoner kronor.

Om önskvärdheten av att tillgodose de krav som motionärerna har ställt och som stöds av reservanternas råder i och för sig inga delade meningar mellan reservanternas och utskottsmajoriteten. Som alltid finns ingenting så bra att det inte går att göra bättre, men i detta fall som så ofta annars måste man ta hänsyn till resurserna och väga dem mot önskemålen om förbättringar. Alla torde vi vara överens om att det vore önskvärt att vi hade mera pengar att ställa till förfogande för byggande, drift och underhåll av vägar, men det gäller att prioritera, sätta in och fördela samhällsresurserna dit där de bäst behövs. Vid behandlingen av detta ärende i utskottet har majoriteten av ledamöterna funnit, att departementschefen har gjort en efter förhållandena riktig bedömning, och biträder därför hans förslag samt avstyrker motionerna.

Herr Dahlgren väntade sig att den socialdemokratiska representanten skulle säga att vi anser den föreslagna uppräkningen så liten att den är betydelselös. Den socialdemokratiska representanten skall tvärtom konstatera att vi i gårdagens debatt i denna kammare från oppositionen fick höra vilket bekymmersamt ekonomiskt läge landet befinner sig i, och en stram ekonomisk politik förordades. Det är därför märk-

ligt att oppositionen redan dagen efter biträder den överbudspolitik som det här är fråga om. Man skulle nästan vilja fråga: Var centerpartiledaren Hedlunds löfte i går om att man i fortsättningen skulle vara försiktig med att föreslå ökningar av utgifterna ingenting värt? Det ekonomiska läget framställdes så allvarligt av oppositionen, att jag nästan väntade mig att man i dag skulle yrka avslag på sina egna reservationer, som om de bifölles skulle öka statens utgifter med 36,9 miljoner kronor. Jag är medveten om att någon representant för oppositionen troligen kommer att stiga upp i talarstolen och säga att i en budget på 46 miljarder kronor är 36,9 miljoner kronor en liten summa. Men 36,9 miljoner kronor flera gånger om dagen, som det är fråga om när det gäller borgarnas överbudspolitik, blir till syvende og sist miljardbelopp.

I reservationerna 4 och 5 biträder reservanternas motionärernas krav om att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t uttalar att Kungl. Maj:t vid kommande års budgetarbete måtte beräkna resurser för vägändamål av sådan omfattning att senare års ackumulerade eftersläpning såvitt rör vägbyggnad och drift undanröjes. Vidare krävs att vid avvägningen mellan riksvägar och länsvägar hänsyn tas till behovet av ett väl fungerande vägnät. Man tar även upp fördelningen av de för vägändamål avsatta medlen mellan riksvägar, länsvägar och enskilda vägar.

Beträffande dessa reservationer skulle jag kunna nöja mig med att hänvisa till utskottets utlåtande. Låt mig emellertid helt kort få påpeka att dessa frågor har behandlats av vägplaneutredningen, som i december 1969 avgav sitt betänkande Vägplan 1970. Detta remissbehandlas för närvarande. Departementschefen säger i statsverkspropositionen att han avser att för nästa års riksdag i vederbörlig ordning redogöra för utredningens överväganden

**Allmän översikt över vägväsendet. Anslagen till vägväsendet**

och resultat och redovisa de åtgärder som synes motiverade. Med anledning av detta uttalande av departementschefen och då frågorna följs kontinuerligt i departementet finner vi det inte lämpligt att genom ett uttalande av riksdagen föregripa den budgetbehandling som under hösten skall göras i fråga om anslaget för budgetåret 1971/72.

Jag vill helt kort instämma i ett avsnitt av herr Dahlgrens anförande. Han påpekade att reservanternas i reservationerna 2 b och 3 har föreslagit att ett anslag på 50 miljoner kronor skall omfördelas och att något sådant inte är att rekommendera; har vi accepterat tillväxten av tätortsregionerna får vi också acceptera de trafikproblem som finns. Som herr Dahlgren påpekade är det olämpligt att överföra medel från ett anslag för att klara andra områden. Herr Zachrisson kommer närmare att beröra reservationen 2 b.

I motionerna I: 87 och II: 98 yrkas att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte hemställa om en allsidig och förutsättningslös utredning rörande vägväsendets framtida finansiering. Herr Cassel sade nyss att han troligen talade för döva öron. Helt döva var de inte, men jag skall inte närmare motivera utskottsmajoritetens avslagsyrkande utan hänvisar endast till vad som står i utlåtandet. Jag ber särskilt att få understryka de sista meningarna i utskottets utlåtande i detta avsnitt:

»Utskottet vill i sammanhanget också erinra om det utredningsarbete som f. n. pågår inom dels utredningen rörande vägtrafikens kostnadsansvar m. m., dels bilskatteutredningen. I avvaktan på resultatet av dessa utredningar och under hänvisning jämväl till vad i det föregående anförts avstyrker utskottet således motionerna i fråga.»

Herr talman! Med detta ber jag att få yrka bifall till utskottets hemställan.

Herr GUSTAFSON i Göteborg (fp) kort genmäle:

Herr talman! Jag skall inte polemiserat mot herr Lindberg när det gäller våra olika uppfattningar om vägpolitiken, eftersom dessa väl är ganska klara efter de anföranden som hållits i kammaren. Jag begärde i stället ordet för att göra ett tillrättaliggande.

Herr Lindberg sade att om oppositionspartierna begär 35 miljoner flera gånger om dagen, så blir det miljarder av det. Jag vet inte hur han fick det räknestycket att gå ihop, men den saken har mindre betydelse. Jag vill understryka det faktum att hänsynstagandet till vårt ekonomiska läge inte är någon plötsligt påkommen sak inom det parti jag representerar. Vi beslöt i januari månad under motionstiden att med hänsyn till de utsikter som förelåg inte begära utgiftsökningar som netto gick över en ram på 50 miljoner kronor sammanlagt. Det blir inga miljarder det! Vi beslöt att begära ökning på de punkter där vi tyckte att det var absolut nödvändigt att göra det, och vi prioriterade därvid frågan om en förstärkning av vägunderhållet, eftersom vi ansåg det vara en särskilt räntabel investering. Vi är väl överens om att man även i trängda ekonomiska lägen måste göra en avvägning mellan olika investeringar och satsa på dem som verkligen är räntabla.

Herr DAHLGREN (cp) kort genmäle:

Herr talman! Jag skulle kunna nöja mig med att instämma i vad herr Gustafson i Göteborg sade om s. k. överbud i det bekymmersamma ekonomiska läget. Jag vill emellertid framhålla för herr Lindberg att centerpartiet under den allmänna motionstiden när denna motion väcktes ålade sig en mycket stark sparsamhet, och de motioner som väcktes från centerpartiets sida slutade i yrkanden på anslagshöjningar på sammanlagt 59 miljoner kronor — 59 miljoner kronor i en statsbudget som omsluter drygt 45 miljarder kronor. Detta är väl ett belopp som även finans-

**Allmän översikt över vägväsendet. Anslagen till vägväsendet**

ministern skulle kunna inrymma inom felräkningsmarginalen.

Det är märkligt att herr Lindberg tycks ha ett mycket stort förtroende för den anslagsfördelning och prioritering som gjorts. Känner herr Lindberg inte någon i exempelvis Jämtlands län som tycker att det är illa att anslaget till byggande av länsvägar minskas från 10 miljoner kronor år 1970 till 2,7 miljoner år 1974?

Jag är naturligtvis tacksam för att herr Lindberg inte försökte bestrida min uppgift att anslaget till byggande av vägar i år reellt minskas med mellan 10 och 15 miljoner kronor.

Herr ELIASSON i Sundborn (cp):

Herr talman! Herr Dahlgren har tidigare utvecklat de synpunkter som vi på centerhåll anlägger på dessa frågor. Jag skall därför försöka begränsa mitt inlägg.

Man blir allvarligt bekymrad när man tar del av anslagsutvecklingen för vägväsendet. Den prioritering som gjorts medför därtill en mycket stark omfördelning av anslagen till förmån för vägar och gator i storstadsområdena och trafiklederna mellan dem men till nackdel för byggande och underhåll av t. ex. länsvägar och enskilda vägar ute i landet. Jag är inte alls främmande för de väg- och gatubyggnadsbehov storstäderna har, men det är inte rimligt att göra en omfördelning som får allvarliga konsekvenser för befolkning och näringsliv ute i landet.

Det är mot denna bakgrund självklart att vårt parti velat prioritera en höjning av anslagen till framför allt förstärkt vägunderhåll och till byggande av länsvägar på drygt 35 miljoner kronor, även om vi med tanke på den samhällsekonomiska situationen ansett oss böra vara mycket återhållsamma med nya utgifter.

Enligt ramarna för flerårsplaneringen för perioden 1970—1974, som av förklarliga skäl skapat stor oro ute i lan-

det, har anslagen till riksvägarna fått en stark ökning — jag tänker t. ex. på anslaget till Stockholms län som kommer att öka från 50 miljoner kronor 1970 till drygt 103 miljoner kronor 1974 förutom de 100 miljoner kronor som under sammanlagt fem år anslås till tunnelbanebygget. — Därmed har jag inte sagt att inte behoven skulle vara stora. Samtidigt får många län en betydande minskning av anslagen.

När det gäller länsvägarna fördubblas anslaget till exempelvis Storstockholm medan flertalet län får oerhört kraftiga nedskärningar. Även om det här är fråga om minimiramar måste tendensen anses vara klar och mycket oroande.

Detta är bakgrunden till de centermotioner, i vilka vi begärt förstärkningar både av underhållsanslagen och av anslagen till byggande av länsvägar för att man sammanlagt skall få medel i ungefär samma utsträckning som man hade i fjol.

Vi fyra centerriksdagsmän från Kopparbergs län har i motioner luftat de speciella bekymmer vi har på grund av flerårsplaneringen, eftersom de givna ramarna inte heller för vårt län möjliggör ett färdigställande inom rimlig tid ens av de mest angelägna objekten. Jag behöver väl inte här säga många ord om vad detta allmänt sett betyder för skogslänens näringsliv. Vårt län har tunga transporter inte bara för skogsbruket och skogsindustrin utan också för gruvor och järn- och stålindustri. Eftersom länet också utgör ett mycket attraktivt rekreationsområde för Mälardalens befolkning under ganska stora delar av året har vi behov av ett kapacitetsstarkt vägnät. Vi har också framhållit — jag hoppas att statsrådet uppmärksammar detta — att det i den mycket trånga ram som givits för byggande av riksvägar i länet inte varit möjligt att ens få med den del av riksväg 80 mellan Hosjö och Edsken vid Gävleborgsgränsen som är så väl känd, för

### Allmän översikt över vägväsendet. Anslagen till vägväsendet

att inte säga ökänd, för sin otillfredsställande trafikstandard trots att det där är mycket stark och tung trafik.

Den starkaste reduktionen i ramen har skett när det gäller byggandet av länsvägar. Vi hade i fjol ett investeringsanslag på totalt drygt 9 miljoner kronor. Vi räknar med att i år ha ungefär 7,6 miljoner kronor, men för de följande 4 åren varierar de årliga beloppen mellan 2,1 miljoner och 3 miljoner kronor. Jag vill gärna understryka att möjligheter till förstärkningsarbeten självklart föreligger, men i många fall är de begränsade därför att vägnas läge i plan och profil inte möjliggör någonting annat än ombyggnad om man skall göra rationella arbeten.

Därtill kommer, vilket jag inte kan underlåta att påpeka, de ökade krav på vägväsendet som följer av att flottningen nedlägges och transporter förs över från flottled till landsväg eller landsväg och järnväg.

Jag är som sagt medveten om att väg- och gatubyggnadsarbetena i storstäderna är betydande, men även om så är fallet kan vi inte godta en omfördelning som försvårar, för att inte säga omöjliggör, en positiv befolknings- och näringsutveckling i vårt län. En sådan avvägning står — åtminstone förefaller det mig så — i klar strid med den regionalpolitiska och lokaliseringpolitiska målsättningen att man skall försöka dämpa storstadsområdenas tillväxt och skapa en bättre regional balans.

1963 års principbeslut om trafikpolitiken innebar ju att vi skulle tillförsäkra landets olika delar en tillfredsställande trafikförsörjning. Om vi skall göra detta med tanke inte minst på skogslänen krävs inte bara goda riksvägar utan även ett länsvägnät av god standard. Samhället får inte handla så att människor får den uppfattningen att det ger med den ena handen och tar med den andra utan någon som helst samordning i handlandet. Det måste förefalla så om man skall å ena sidan

dra in järnvägsförbindelser och skära ner anslagen till länsvägarna och å andra sidan öka insatserna på lokaliseringspolitikens område och genom ett transportstöd försöka sänka transportkostnaderna. Vägnas framkomlighet och bärighet är av avgörande betydelse för transportkostnaderna.

Det blir också nödvändigt, herr talman, att studera och ta ställning till Vägplan 1970 utifrån dessa synpunkter och därvid verkligen beakta den viktiga — för att inte säga centrala — roll som ett väl utbyggt länsvägnät spelar för regionalpolitiken och trafikpolitiken över huvud taget.

Oron, herr talman, är inte beroende enbart på de ramar som nu har getts för flerårsplaneringen. Hur skall väganlagen och deras fördelning se ut i ett längre perspektiv om man skall föra över mer och mer medel till storstadsområdena inom en total anslagsram som stiger mycket sakta eller kanske blir oförändrad?

Låt mig i detta sammanhang få påpeka att för Storstockholmsområdet har beräknats att utbyggnaden fram till 1980 av ett huvudtrafiknät inklusive underbyggnadsarbeten för tunnelbanan men inte en del överjordsarbeten kostar 5 300 miljoner kronor. Därtill kan läggas att regionplanen är baserad på beräkningen, att befolkningen i Storstockholm kommer att öka från för närvarande ungefär 1,3 miljon till omkring 2,5 miljoner människor fram till år 2000. Lägg därtill att dessa 5 300 miljoner kronor i investeringar i huvudtrafiknätet i Storstockholm fram till år 1980 beräknas inte medge någon förbättrad trafiksituation, utan snarare en successiv försämring i form av längre restider och ökade reslängder.

Här måste det alltså bli en ökning av väganlagen och inte bara en omfördelning, vilket föreslås i reservation 2 b.

Herr talman! Då några reservationer i statsutskottets utlåtande nr 6 i huvudsak tillgodoser yrkanden som vi har



**Allmän översikt över vägväsendet. Anslagen till vägväsendet**

ställt i de motioner som jag har nämnt, ber jag att med dessa ord få yrka bifall till reservationerna 1, 2 a, 4 och 5.

I detta anförande instämde herr *Boo* (cp).

Herr **BLOMKVIST** (s):

Herr talman! Vid denna punkt i utskottets utlåtande är fogad en reservation — reservationen 2 b — som syftar till en viss omfördelning av väganslaget, detta för att åstadkomma en ökad anslagsram till riks- och länsvägar. Samtidigt föreslås en minskning av de statliga bidragen till det kommunala byggandet av gator och vägar.

Reservanterna, som följt upp förslaget från motionerna I: 482 och II: 815, vill föreslå riksdagen att vid en oförändrad totalram för de statliga vägbyggnadsanslagen statsbidraget till byggande av kommunala vägar och gator för perioden 1970—1974 bör minskas med 200 miljoner kronor, vilket belopp bör överföras till det statliga byggandet av läns- och riksvägar.

Vi anser dessutom att den föreslagna förskjutningen av anslagen kan genomföras under åren 1971—1974.

Vidare har vi den uppfattningen, att denna minskning uteslutande bör avse de tilltänkta statsbidragen till Stockholmsområdet och Göteborgsområdet.

Vi anser också att man under nästa budgetår bör minska ifrågasättande anslag med 50 miljoner kronor och att anslaget till byggande av statliga vägar bör uppräknas med motsvarande belopp.

Trots denna omfördelning har reservanterna den meningen, att dessa båda storstadsområden mycket kraftigt har prioriterats. Vi tycker nämligen att det föreligger skäl att ifrågasätta den av vägverket föreslagna förskjutningen av vägbyggnadsanslagen från mellanregioner till storstadsområdena, icke minst med tanke på de uttalanden som riksdagen gjort i olika sammanhang.

Jag vill bara påminna om några av dessa. Vid 1964 års riksdagsbeslut om lokaliseringspolitiken antogs exempelvis följande målsättning: Landets tillgångar av kapital och arbetskraft bör utnyttjas till fullo och fördelas på ett sådant sätt att ett snabbt ekonomiskt framåtskridande främjas och det stigande välståndet bör fördelas så, att människorna i olika delar av landet erbjuds en tillfredsställande social och kulturell service.

I årets lokaliseringsproposition har inrikesministern på ett alldeles utomordentligt sätt sammanfattat riksdagens uttalanden om de regionalpolitiska målen. Han gör det på följande sätt: Tillväxten i storstadsområdena bör dämpas och avlänkas till andra delar av landet. En strävan bör vara att utveckla ett antal växtkraftiga stadsregioner till attraktiva alternativ till storstadsområdena. I samma proposition har inrikesministern bl. a. framfört viktiga och betydelsefulla synpunkter på det kommande regionalpolitiska arbetet. Han skriver bl. a. att den regionala politiken skall bidra till att skapa ökad jämlikhet i ekonomiskt, socialt och kulturellt avseende mellan människor i skilda delar av landet. För att uppnå detta är en mera fast utformad regional politik nödvändig. Förutsättningarna för en i länen förankrad och hela landet omfattande regional politik kommer att förbättras genom de handlingsprogram — länsprogram 70 — som för närvarande utarbetas av länsstyrelserna och planeringsråden.

Vi har en god kännedom om den vägplan som riksdagen kommer att få ta ställning till nästkommande år. Men vi har ändå ansett det viktigt att ta upp fördelningsfrågan i dag.

Med kännedom om planeringsarbetet på länsplanet kan både inrikesministern och kommunikationsministern vara övertygade om att länsplanerarna, planeringsråd och kommunalmän med stort intresse kommer att delta i detta arbe-



**Allmän översikt över vägväsendet. Anslagen till vägväsendet**

te. Det är mot denna bakgrund som reservanterna har svårt att kunna acceptera vägverkets långtidsplanering, framför allt därför att väginvesteringarna spelar en mycket betydelsefull roll i det regionalpolitiska arbetet. Det har ju också understrukits av flera tidigare talare.

Enligt vägverkets flerårsplaner för åren 1970—1974 i fråga om statsbidrag till kommunalt vägbyggande uppgår anslagen till närmare 1,6 miljarder kronor. Av dessa pengar beräknas 657,7 miljoner kronor tillföras Stockholmsområdet, 310,8 miljoner kronor Göteborgsområdet och 592,9 miljoner kronor övriga landet, eller i procent räknat 60,5 procent, till storstadsområdena och 37,1 procent till övriga landet, var till kommer en reserv av 2,4 procent. Jag är väl medveten om att de lönsamhetskalkyler som ligger till grund för föreslagna investeringar i vägprojekt bygger på beräknad efterfrågan av vägtjänster, där hänsyn måste tas till trafikutvecklingen, befolkningsutvecklingen och befolkningsfördelningen i skilda delar av landet. Det är självklart att det då är motiverat att prioritera storstadsområdena. Å andra sidan är det med hänsyn till vår strävan att bygga ut utvecklingsbara regioner utanför dessa områden med oro som man ser på den kommande utvecklingen under de närmaste åren. Det är min förhoppning att man i det kommande planeringsarbetet mera beaktar de regionalpolitiska strävandena ute i länen.

Med det anförda ber jag att få yrka bifall till reservationerna 2 b och 3.

I detta anförande instämde herr *Fredriksson* (s).

Herr **ZACHRISSON** (s):

Herr talman! Hösten 1968 infortrade vägverket från kommunerna uppgifter om medelsbehoven för investering i bl. a. trafikleder i huvudtrafiksystemet 1970—1984, inklusive en långtidsplan

för åren 1970—1979. De behov som då anmälades för 1970-talet uppgick till sammanlagt cirka 8 miljarder kronor, och av den summan kommer enbart på Stockholmsregionen inklusive tunnelbanor och Göteborg-Mölndalsområdet 4,8 miljarder. Jag skulle vara glad om herrar Dahlgren och Eliasson i Sundborn, och kanske särskilt herr Blomkvist, ville fundera en stund över dessa siffror. Av alla andra kommuner tillsammans yrkades bara på 3,2 miljarder. De här siffrorna är av mycket stor vikt när det gäller att bedöma fördelningen av de resurser som står till buds. Behoven i de största regionerna är enorma och tillsammans uppväger de mer än väl behoven i hela det övriga landet.

I Kungl. Maj:ts proposition har man beaktat den dokumentation av de redovisade behoven som ges i en undersökning som vägverket gjort på grundval av en utredning av bostadsstyrelsen och statistiska centralbyrån om kommunalekonomiska långtidsprognoser. Det framgår att kostnaderna, om man skall tillgodose behovet av nya gator och vägar, accelererar ju större folkmängd en tätortsregion har och ju mer tätortsytan växer. Den urbaniseringsgrad som redan uppnåtts inom Stockholmsregionen leder till krav på komplicerade och kostsamma trafikledslösningar, och kostnadsökningarna drabbar med nödvändighet såväl statlig väghållning för byggande av infartsleder som vägverkets statsbidragsgivning till de väghållande kommunala myndigheternas byggande.

Låt mig ta några exempel för att visa kostnadernas omfattning för storstadsområdena. Den nämnda utredningen visar att ju fler invånare en kommun har, desto mer belastar investeringarna i gator och vägar den enskilde individen. Kommunens lokala väg- och gatuinvesteringar blir, om man räknar bort statsbidraget, i kronor per invånare 189 kronor i storstäderna och mellan 83 och

## Allmän översikt över vägväsendet. Anslagen till vägväsendet

105 kronor i övriga väghållande kommuner. Såväl kommunernas statsbidragsandel som deras per-capita-kostnad stiger med ökande tätortsstorlek, och storstäderna står i detta avseende i absolut särklass.

Vidare finns det enligt den undersökning jag tidigare refererat till anledning att misstänka att kommunernas lokala gatu- och väginvesteringar utanför exploateringsområdena, d. v. s. de områden där man måste bygga nytt, stiger i accelererande takt med tillväxten av tätortsytan. De beräkningar som redovisas i denna undersökning innebär att dessa investeringskostnader, d. v. s. kostnaderna för tillfartsleder och liknande, inklusive statsbidraget per kilometer tätortsyta och år, uppgår till 907 000 kronor i storstäderna.

I övriga väghållande kommuner med mer än 50 000 invånare är den bara 395 000 kronor, i kommuner med mellan 20 000 och 50 000 invånare 354 000 kronor och i kommuner under 20 000 invånare endast 125 000 kronor. Om man tar bort statsbidraget är investeringskostnaderna i storstäderna 527 000 kronor, i kommuner med över 50 000 invånare 239 000 kronor och i kommuner med mellan 20 000 och 50 000 invånare 136 000 kronor. Det är skillnad det — som man brukar säga i radions trafikpropaganda.

Vägverket hävdade i sina *petita* för budgetåret 1970/71 att medelstillelningen för väg- och gatubyggnader i stadsområdena var alltför begränsad för att man skulle kunna genomföra trafikledsplanerna. Konsekvenserna beskrevs som allvarliga och ekonomiskt olönsamma, eftersom det inte går att hålla jämna steg med trafik- och bebyggelseutvecklingen. Kungl. Maj:t har i den allmänna restriktivitetens namn prutat på vägverkets anspråk. I den gemensamma solidaritetens intresse får vi acceptera det, även om vi i en storstadsregion som Stockholm ser mycket allvarligt på svårigheterna, speciellt när

det gäller att tillgodose behoven i nya exploateringsområden. Allt talar för att vägverket har rätt, när verket skriver att »därest inte väsentligt större insatser kan göras i trafikledsbyggnad än för närvarande, framstår trafikledsplanerna som önsketänkande och utan realistisk ekonomisk bakgrund. Ändock måste deras genomförande ses som en ekonomisk nödvändighet i den urbaniseringsprocess som samhället är underkastat.»

De motionärer som vill minska utbyggnad av kommunala gator och vägar med 50 miljoner — jag talar här om den motion som herr Blomkvist refererade till — för att i stället föra över de pengarna till det allmänna vägbyggnad betecknas i vägverkets yttrande över motionerna, mot den bakgrund som jag här försökt teckna, som synnerligen orealistiska. Den bedömningen är ganska mild med hänsyn till de samhälls-ekonomiska konsekvenserna, eftersom en sådan investeringsöverflyttning är olönsam — som herr Blomkvist misstänkte — och dessutom leder till icke önskvärda sociala konsekvenser för människorna i de större städerna. Jag anser att de flesta av kammarens ledamöter har så pass stor erfarenhet av våra trafikproblem i Stockholm att det inte behövs någon särskilt livlig fantasi för att föreställa sig vad ytterligare försämringar skulle kunna få för följder.

Stigande urbanisering innebär automatiskt ökade väg- och gatubyggnads-kostnader. Herr Dahlgren sade att han ansåg det vara väsentligt att glesbygderna fick pengar för att kunna expandera. I storstadsregionerna är vi mera ödmjuka. Vi ber bara att få behålla våra anslag, så att vi kan leva upp till den expansion som vi redan är mitt inne i. Som det förutsattes i statsverkspropositionen kräver expansionen i storstadsregionerna dels ökade investeringar i exploateringsområdena, dels indirekt — genom den ökade trafikströmmen mot centralt belägna arbetsplatser- och serviceområden — ökade insatser i till-

**Allmän översikt över vägväsendet. Anslagen till vägväsendet**

farts- och genomfartsleder.

Trafikarealen per invånare ökar i takt med tätortsytan, och därtill i accelererad takt, varför invånare i expansiva kommuner får räkna med dryga kostnader för trafikinvesteringar. Och storstadsregionerna står därvidlag i absolut särklass. Deras invånare måste bära kostnader som är avsevärt större än vad som krävs i övriga kommuner för drägliga kommunikationer.

Om man funderar litet över konsekvenserna av en nedskuren statsbidragstilldelning till storstäderna är det alldeles uppenbart att den eftersläpning i trafikbyggandet som den statliga medelstilldelningen kan medföra dels innebär att regionens funktion och produktivitet försämras, dels att nyttan av andra åtgärder i syfte att utjämna sociala skillnader m. m. begränsas eller upphävs.

För att styra bebyggelseutvecklingen och därvid åstadkomma den regionsstruktur, som bäst tillvaratar tätortens fördelar och i möjligaste mån eliminerar dess nackdelar, krävs att stora regionala trafiksystem kan utbyggas mellan områden i Storstockholmsregionen men även i viss mån till andra närbelägna regioner. Medel till dessa trafikprojekt — det gäller järnvägar, tunnelbanor och motorleder — måste därvid anvisas i så god tid och i sådan omfattning att projekten tidsmässigt kan genomföras i omedelbar anslutning till den nödvändiga exploateringen av nya bostads- och arbetsområden.

Vid en försening av den kollektiva spårtrafikens utbyggnad torde antalet arbetsresor med bil komma att öka kraftigt på de redan alltför trånga trafiklederna. Samtidigt tvingas KSL och storlandstinget till stora och kostsamma investeringar i bussparker och därtill hörande kostnader för att under en övergångstid kunna klara kollektivtrafiken från bostadsområden som redan är under uppförande.

I arbetsmarknadsverkets arbetskrafts-

undersökning från maj 1967 ingår uppgifter om arbetsresans längd i tid och kilometer redovisade på storstadslän — d. v. s. Stockholms stad och län, Göteborgs och Bohus län samt Malmöhus län — skogslän och övriga län. Av denna undersökning framgår att hastigheten för arbetsresor i storstadslän genomsnittligt är ungefär 15 kilometer i timmen. Detta avser alla färdmedel. Detta kan jämföras med en reshastighet på 25 kilometer i timmen i skogslänen och närmare 30 kilometer i timmen i övriga län. Detta medför att uppemot en tredjedel av arbetstagarna i storstadslänen får resa mer än 60 minuter per dag till och från arbetet medan motsvarande andel i övriga landet är drygt 10 procent.

Siffrorna antyder alltså att trafikapparaten i storstadsregionerna vad beträffar reshastigheten erbjuder avsevärt sämre standard än vad som är fallet i det övriga landet. Exempel på sådana hastighetsnedsättande effekter på grund av för låg kapacitet i Stockholmsregionens trafikapparat är de köer som uppträder på tillfartslederna till Stockholms innerstad under morgon- och eftermiddagstrafiken. Beräkningar gällande år 1967 visar att de fördröjningar som drabbar trafikanterna på grund av stockningar i de s. k. tullavsnitten uppgår till 15—20 minuter i vardera riktningen, vilket motsvarar en restidsförlängning av 30—40 minuter per dag i förhållande till vad som skulle vara fallet om trafiklederna vore dimensionerade för trafiken till och förbi innerstaden.

Fortgår denna ökning av restiderna, som förorsakas av bristande framkomlighet på grund av otillräckligt utbyggda regionala trafikleder av typ Kungshattsleden, torde arbetstidsförkortningarna helt eller delvis komma att åtgå till resor i stället för till ökad fritid. Allvarligare är dock att den bristande rörligheten medför att det uppstår relativt kraftiga regionala löne-

## Allmän översikt över vägväsendet. Anslagen till vägväsendet

skillnader för samma typ av arbete mellan regionens inre och yttre kommuner.

Det regionala trafiksystemets utbyggnad, tunnelbanor och primära trafikleder i Stockholmsregionen under perioden 1970—1979, svarar för drygt 10 procent av de totala stadsbyggnadskostnaderna på cirka 65 miljarder kronor. Kommunernas möjligheter att ta på sig ytterligare investeringar är starkt begränsade. För att övriga stadsbyggnadsinvesteringar skall komma till optimal nytta erfordras att staten genom bidrag och prioriterad långivning säkrar i första hand utbyggnaden av de kollektiva trafiksystemen för såväl spår- som busstrafik. Om detta kan genomföras, torde andra samhällskostnader kunna reduceras och en ökad lönsamhet uppnås, vilken på sikt medför att investeringarna blir samhällsekonomiskt vinstgivande. I annat fall torde man endast i begränsad omfattning kunna underlåta att genomföra för de närmaste åren förutsatta investeringar för bostadsbyggande m. m. med hänsyn till de behov som redan finns i denna region. Följden blir att redan befintliga olägenheter med sänkt boendestandard, inkomstskillnader o. d. kommer att accentueras.

Herr talman! Med det här redovisade materialet har jag velat ge en bild av hur omfattande och svåra de trafikekonomiska problemen är i en storstadsregion.

Vi har nu på riksdagens bord en proposition om ett väsentligt utbyggt lokaliseringsprogram för Norrland och Mellansverige. Jag hoppas att vi enigt skall kunna sluta upp kring detta. Det är för mig ett naturligt uttryck för den växande solidariteten i ett samhälle. Vi hör ihop i glesbygd och storstad. Därför hoppas jag samtidigt att man i landets övriga regioner på samma sätt skall visa vilja att förstå de mycket stora och kostnadskrävande insatser som krävs i en region som Stor-

stockholm på det trafikekonomiska området för att infria de förväntningar som människorna i denna region har.

Jag tror att jag också kan tala för Göteborgs- och Malmöregionerna. En sådan förståelse är enligt min mening ett lika naturligt uttryck för den växande solidariteten som den förväntas inför behandlingen av lokaliseringspropositionen. Att bygga upp motsättningar mellan storstadsregioner och landet i övrigt är knappast ägnat att hjälpa oss att lösa våra kommunikationsproblem i både bokstavlig och bildlig mening, så att vi kommer närmare varandra.

Herr talman! Jag ber att få yrka avslag på reservationen 2 b och dess följdreservation samt bifall till statsutskottets hemställan.

I detta anförande instämde herr *Hellström*, fru *Sigurdson* och fru *Lewén-Eliasson* samt herrar *Lindahl*, *Lundberg*, *Nordberg* och *Svenning* (samtliga s).

Herr BLOMKVIST (s) kort genmäle:

Herr talman! I anslutning till herr Zachrissons anförande vill jag slå fast att varken jag eller övriga reservanter är fientligt inställda till storstadsområdenas utveckling. Jag tror heller inte att det finns anledning för herr Zachrisson att betvivla den solidaritet som vi känner med dessa storstadsområden. De beslut som riksdagen tidigare har fattat utgör enligt min mening bevis för en mycket stor solidaritet med storstadsområdena, och jag tror att detsamma skall kunna sägas med de beslut som riksdagen nu skall fatta.

Herr Zachrisson redovisade i sitt anförande ett stort material i fråga om kostnadsutvecklingen inom Stockholmsområdet när det gäller att åstadkomma den nödvändiga servicen för befolkningen där. Jag tror att detta material kan bli ett bra underlag för den debatt som skall föras nästa år, då vi får ta ställning till 1970 års vägplan. En rad

**Allmän översikt över vägväsendet. Anslagen till vägväsendet**

av de uppgifter om kostnaderna som herr Zachrisson lämnad finns det då all anledning att beakta.

Herr Zachrisson säger att vår motion inte tilltalar vägverket. Jag kan försäkra herr Zachrisson att jag inte alls är överraskad över detta. Vi är inte heller tillfredsställda med vägverket. Jag hade inte tänkt ta upp de problem som vi brottas med inom den region där jag är bosatt, men eftersom herr Zachrisson nu talat så varmt för Stockholmsområdet vill jag ändå, herr talman, lämna några uppgifter för att belysa problem som finns i de skilda länen. Detta gäller inte bara det län som jag representerar. Jag vet att samma problem finns i nära nog samtliga län utanför storstadsområdena.

Av de sammanlagda investeringar på något över en miljard kronor som beräknats för planeringsområdet väst kommer mitt hemlän, som ingår i detta område, under den kommande fyraårsperioden att få omkring 52 miljoner kronor, d. v. s. omkring 5 procent av det totala anslaget. Det är uppenbart att detta skapar problem för en region som ändå anses vara ett alternativ till storstadsregionen.

Herr talman! Jag ber om ursäkt för att jag överskridit tiden men jag vidhåller mitt bifallsyrkande till reservationerna 2 b och 3.

Herr GUSTAFSON i Göteborg (fp) kort genmäle:

Herr talman! Herr Zachrisson har nyss på ett mycket kraftfullt sätt vänt sig mot det attentat från sex socialdemokratiska reservanter i statsutskottet, som gjorts mot Göteborgs- och Stockholmsregionerna. Jag säger med avsikt *regionerna*, därför att det här inte bara är en fråga för de människor som bor inom själva Göteborg och Stockholm, utan det är fråga om dem som bor i hela regionen och som måste använda de trafikleder det här gäller.

När frågan var före i avdelningen ef-

ter ingående föredragningar från vägverkets sida, var det ingen som yrkade bifall till herr Blomkvists motion. Avdelningen avstyrkte den enhälligt därför att man, som herr Zachrisson har sagt, fann att det inte är någon lösning på det övriga landets problem att försöka minska anslagen till dessa trafikleder. Vägverket har sagt att man egentligen skulle behöva 700 miljoner kronor för år 1970/71 men man begärde bara 370 miljoner kronor. Statsrådet prutade till 331 miljoner kronor. Nu vill herr Blomkvist pruta ytterligare 50 miljoner kronor, vilket innebär att det blir en sänkning av anslagen till dessa ändamål.

I motionen sägs det att storstäderna gott kan skattefinansiera. Dessa städer har så låg kommunalskatt att det alls inte skadar om de får betala av skattemedel, säger man.

Ja, som vi vet kommer kommunalskatterna nu att stiga i nästan alla kommuner, och Göteborg närmar sig snart medelnivån. Men, för att ta ett exempel, Göteborgs stad har under flera år varit tvungen att av skattemedel finansiera miljontals kronor i trafikleder som i princip är statsbidragsberättigade. Detta har skett för att läget inte skall bli alldeles katastrofalt. För 1970 räknar man med att Göteborgs stad utöver det vanliga gatubyggandet och utöver de trafikleder till vilka statsbidrag utgår kommer att få betala 40 miljoner kronor under ett enda år därför att man helt enkelt inte kan vänta på statsbidraget för trafikleder som är oundgängligen nödvändiga. Detta innebär att man blir tvungen att ta ut pengarna via kommunalskatt.

Det syfte som herr Blomkvist är ute efter, nämligen att höja kommunalskatten i Göteborg, har delvis redan uppnåtts. Genom den hårda nödvändigheten och genom den skarpa nedprutning som skett av anslagsäskandena har man varit tvungen att med skattebetalarnas pengar i Göteborg betala många trafik-

## Allmän översikt över vägväsendet. Anslagen till vägväsendet

leder som eljest skulle vara statsbidragsberättigade.

Herr ELIASSON i Sundborn (cp) kort genmäle:

Herr talman! Herr Zachrisson har på ett livfullt sätt skildrat de problem och den trafikmiljö som man har i storstaden och än mer kommer att få när trafiken expanderar. Jag hoppas att herr Zachrisson även dragit slutsatsen att denna situation också har sin grund i otillräckliga lokaliseringpolitiska insatser under tidigare år. Såvitt jag vet har inte centern fått stöd, från annat håll, när vi har gjort våra kritiska kommentarer till Storstockholms regionplan.

Jag hoppas emellertid att herr Zachrisson när vi i fortsättningen diskuterar lokaliseringpolitiken kommer att ge de synpunkter som har framförts från centerhåll ett mycket starkt stöd. Den nuvarande situationen innebär en förslitning av människor som inte skall tolereras i ett samhälle där vi ägnar miljöproblemen så stor uppmärksamhet.

Samtidigt vill jag klart säga ifrån, att jag inte kan vara med om en politik som betyder att man skapar orimliga förhållanden för människor bara därför att de bor i en storstad. Också de har rätt till en hygglig livsföring. Det är vi säkerligen överens om. Därför kan jag inte biträda herr Blomkvists yrkande att samhället utan vidare skall springa ifrån de utfästelser som det har gjort, även om jag ogillar regeringens prioritering. I stället måste man ta konsekvensen i enlighet med reservanternas förslag, d. v. s. en anslagshöjning trots det samhällsekonomiska läget.

Jag instämmer däremot hjärtligt med herr Zachrisson i fråga om den kollektiva trafiken, inte minst i egenskap av förutvarande ordförande i centerns programrevision, som mycket kraftigt understrukit att den kollektiva trafiken måste prioriteras. Detta har inte gjorts i tillräcklig omfattning vare sig i stor-

stadsområdena eller i samhället i övrigt.

Till sist, herr talman, vill jag för att undgå allt tvivel om min avsikt deklarera, att om det vid votering om kontraposition skulle inträffa att reservationen 2 b, som herr Blomkvist har yrkat bifall till, vinner över reservationen 2 a av centerns ledamöter i utskottet — varigenom våra förslag om anslag för att lösa problemen med länsvägnätet faller — är jag beredd att rösta med herr Blomkvist. Inte därför att han har rätt utan därför att om den reservationen bifalles blir det en sådan uppståndelse i detta land, att regeringen tvingas lägga fram en tilläggsproposition om ökade anslag fortare än både herr Blomkvist och jag kan ana.

Herr DAHLGREN (cp) kort genmäle:

Herr talman! Herr Blomkvist anklagar vägverket för prioriteringen. Emellertid bygger inte vägverket vägar efter eget gottfinnande. Det har inte till uppgift att bedriva lokaliserings- eller näringspolitik, utan det har att följa de av statsmakterna uppdragna riktlinjerna för trafikpolitiken, vilka leder till att investeringsmedlen i huvudsak förbehålls det trafikstarka vägnätet. Man skall inte i denna debatt skylla situationen på vägverket, ty det sköter bara de uppgifter som har ålagts det efter de riktlinjer som är givna.

Herr Zachrisson menar att jag borde fundera över behoven i detta sammanhang, men jag behöver inte fundera, ty jag känner till dem. Jag har sagt att det inte är något lämpligt sätt att ta pengar från anslagen i fråga. Centerpartiet har anvisat medel som ersättning till de glesbygdslän vilkas anslag nu beskärs.

Egentligen var herr Zachrissons anförande en målande beskrivning av en misslyckad lokaliseringpolitik, som nu har fått sådana följder att man åberopar solidariteten för att klara de ekonomiska besvärigheterna i storstadsområdena. Måste solidariteten gå bara i en rikt-



**Allmän översikt över vägväsendet. Anslagen till vägväsendet**

ning? Jag trodde att den kunde omfatta alla människor och alla regioner.

Herr ZACHRISSON (s) kort genmäle:

Herr talman! Jag är tacksam för att herr Blomkvist säger att han skall beakta de siffror som jag har redovisat. Om han hade studerat dem innan motionen skrevs hade den kanske aldrig blivit väckt.

Vad herr Eliasson i Sundborn beträffar är jag glad över att han vill solidarisera sig med storstadsområdenas behov. De är, som jag har redovisat, enorma, och de kostnader som vi nödgas åsamka de enskilda medborgarna i storstadsregionerna står inte i proportion till de kostnader som medborgare i mindre kommuner behöver bära.

Herr Eliasson i Sundborn säger att om hans egen reservation avslås av kammaren i votering beträffande kontraposition kommer han att stödja reservationen 2 b. Hur går det ihop med hans förklaring att han inte är emot utvecklingen i storstadsområdena? Vad innebär ett bifall till reservationen 2 b? Jo, herr Eliasson, ni tar bort den ökning på 30 miljoner kronor som Kungl. Maj:t ansett nödvändig och som trots allt bara är en del av vad vägverket har ansett erforderlig. Dessutom innebär det en minskning med 20 miljoner kronor jämfört med årets anslag, vilket medför att vi inte kan starta några nya arbeten i storstadsregionen samt tvingas avbryta en del av de trafikprojekt som redan är igångsatta. Hur kan man uttrycka solidaritet på det sättet?

Chefen för kommunikationsdepartementet, herr statsrådet NORLING:

Herr talman! Min medverkan i denna debatt skall inskränka sig till att jag med några ord kommenterar de reservationer som är fogade vid statsutskottets utlåtande över den fråga som nu skall avgöras av riksdagen.

Detta är ett komplicerat område. En viss oro har kommit till synes i debat-

ten, och den kanske till sin huvudsakliga del har sin grund i en något olika bedömning av väginvesteringarna i förhållande till de trafikpolitiska beslut som riksdagen tidigare har fattat. Det kanske just därför kan finnas anledning att med utgångspunkt i reservationerna göra några randkommentarer om vår väg- och trafikpolitik.

I reservationen 1 begärs en uppräknings av anslaget till drift av statliga vägar med 12,4 miljoner kronor. Det budgetarbete som föregick framläggandet av årets statsverksproposition bedrevs med utgångspunkt i ett läge där det med hänsyn till den ekonomiska politikens inriktning var nödvändigt att hålla igen den offentliga sektorns investeringar. I fråga om angelägenheten av att i nuvarande högkonjunktur föra en stram ekonomisk politik har det knappast rätt några delade meningar principiellt sett. Från dessa förutsättningar har en hård prioritering skett, det skall erkännas, en prioritering där insatserna gjorts där de ansetts mest motiverade. Jag vågar påstå att resultatet för vägar del totalt sett blivit ganska gynnsamt.

I reservationen 1 föreslås som sagt en uppräknings av anslaget till drift av statliga vägar med 12,4 miljoner kronor.

Med de budgetförutsättningar som gäller innebär en sådan åtgärd att något annat ändamål måste åsidosättas. Vilket ändamål som inte skall tillgodoses har reservanterna inte nämnt. Men som ansvarig för hela kommunikationssektorn måste jag se resursfördelningen i ett större perspektiv. Jag anser det vara helt omöjligt att minska anslaget till något annat ändamål för att tillgodose reservanternas önskemål.

Jag kan dessutom inte dela de allmänna uppfattningar som getts till känna att vägnätet på många sätt skulle vara starkt eftersatt. Hur det än är och vilken kritik som än kan riktas mot den ena eller andra vägen och det ena eller andra vägområdet, så byggs trots allt åtskilliga hundra kilometer väg om



## Allmän översikt över vägväsendet. Anslagen till vägväsendet

eller upprustas varje år. Vägarnas fysiska genomsnittsstandard ökar också ständigt. Att behoven finns där skall jag vara den förste att erkänna; det vill jag inte på något sätt förneka. Men en måttlig ambitionsnivå är nog angelägen när det gäller den offentliga sektorns investeringsverksamhet.

I reservationen 2 a begärs en uppräkning av anslaget till byggande av statliga vägar med 24,5 miljoner kronor. De pengarna skall tillföras posten Byggande av länsvägar, eftersom reservanterna anser att det föreligger en eftersläpning på vägbyggandets område som drabbat framför allt länsvägarna. Är det inte så att man i denna diskussion glömmar bort den princip som fastslogs i 1963 års trafikpolitiska beslut, nämligen att det grundläggande kriteriet vid bedömningen av föreslagna väginvesteringar bör vara de olika investeringsobjektens samhällsekonomiska lönsamhet. Det spelar ingen roll om projekten avser riksvägar eller länsvägar; därvidlag gjordes det inte någon skillnad i 1963 års trafikpolitiska beslut. Även i direktiven för den nyligen slutförda revideringen av flerårsplanen påpekas detta. Vidare sades det i direktiven att näringslivets behov av tillfredsställande transportmöjligheter skulle beaktas, att särskild uppmärksamhet skulle ägnas bärighetsupprustningen av vägarna och att behovet av kapacitetsstarka trafikleder inom och mellan tätortsregionerna samt mellan kommunblockens perifera områden och deras centra borde beaktas.

Det gäller ju här, herr talman, som överallt annars att få så stor nytta som möjligt av varenda investerad krona. Det försöker vägverket åstadkomma genom att lönsamhetsgradera vägprojekten, både när det gäller länsvägar och riksvägar. Eftersom vägverket i linje med det trafikpolitiska beslutet funnit att många riksvägsföretag är angelägnare att utföra, d. v. s. lönsammare, än aktuella länsvägsföretag — nu skall vi

tala klartext — har en förskjutning till förmån för riksvägarna skett. Och detta bör redovisas, eftersom vägverket utför riksdagens beställning. Jag finner detta vara helt naturligt. En helt annan sak är det om vi kan skapa resurser för att öka anslaget. Men i den budget vi nu diskuterar innebär naturligtvis en ökning av ett anslag en motsvarande minskning av ett annat — det får vi inte glömma bort.

I reservation 2 a har man inte talat om vilket anslag man vill skära ned, och det förstår jag. I reservation 2 b vill man att de anslag som i statsverkspropositionen tagits upp för byggande av vägar och gator under 1971 skall minskas med 50 miljoner kronor från ca 330 miljoner kronor till ca 280 miljoner kronor. Reservanterna yrkar att dessa medel skall föras över till det statliga vägbyggandet. Det innebär att anslaget till städerna minskar från nuvarande 300 miljoner kronor till ca 280 miljoner kronor. Jag finner det mot denna bakgrund i högsta grad nödvändigt att nämna något om motiven till mitt förslag i statsverkspropositionen att höja anslaget till städernas trafikledsbyggande med 30 miljoner kronor — det är trots allt detta som förorsakat den största oron.

Vägpolitiken ingår ju som ett element i den allmänna trafikpolitiken. Vid bedömningen av ifrågasatta trafikinvesteringar borde enligt dåvarande departementschefens mening i 1963 års trafikproposition det grundläggande kriteriet vara den samhällsekonomiska lönsamheten. Ansvaret för investeringar i fasta trafikanläggningar kommer i framtiden liksom hittills i huvudsak att vila på det allmänna, d. v. s. på staten och kommunerna. Från trafikpolitisk synpunkt är det angeläget att en rationell samordning sker när det gäller investeringsverksamheten. Målsättningen skall ju vara att skapa ett transportsystem där de olika trafikanläggningarna och transportmedlen på optimalt sätt

**Allmän översikt över vägväsendet. Anslagen till vägväsendet**

kompletterar varandra. Statens engagemang i byggandet av trafikleder på landsbygden och i städerna sker via två olika anslag. I konsekvens härmed har vi två typer av femårsplaner, där aktuella företag skall tas upp: vi har fördelningsplanen för byggandet i städerna och vi har flerårsplanen för byggandet på landsbygden.

De anslagshöjningar som tidigare kunnat genomföras har i stor utsträckning gynnat landsbygdssidan. Till det skall vi lägga att vi har fått en mängd beredskapsarbeten som också huvudsakligen utförs på landsbygden. Samtidigt har tätorterna vuxit. Bilismen har slagit igenom, vilket har gjort det möjligt för människorna utanför de egentliga tätorterna att bo kvar där men arbeta i tätorterna. Allt detta sammantaget har lett till att vi snabbt fått ett framkomlighetsproblem i städerna, och det måste lösas för att städerna skall kunna fungera.

Fördelningen av medel mellan dessa två anslag är nu sådan att ett företag i en stad måste vara samhällsekonomiskt mycket lönsammare för att bli utfört än om det låg på landsbygden. Som en följd av detta begärde vägverket i mars förra året att få flytta över en rad aktuella trafikledsbyggen i städerna från fördelningsplanen, där utrymmet var knappare, till flerårsplanerna, där det var lättare att få företagen utförda. En sådan omfördelning kunde jag självfallet inte gå med på annat än i något enstaka fall eftersom riksdagen hade fastställt de båda anslagens storlek och därmed preciserat vart trafikledsbyggandet borde lokaliseras.

Vid årsskiftet kom vägplaneutredningen med sitt betänkande Vägplan 1970. Utredningen påtalar också detta förhållande som jag här nämnt och anser att man i framtiden bör slå ihop de två anslagen för att få samma värdering av trafikledsbyggen oavsett om de ligger i städerna eller om de ligger på landsbygden. Slutsatsen av vad jag

anfört måste bli att det är angeläget att justera anslagen så att bättre jämvikt kan nås vid bedömningen av företagens samhällsekonomiska lönsamhet.

Anslaget till städerna höjdes således med 30 miljoner kronor för 1970. Låt mig belysa denna fråga i ett större perspektiv. Vägpolitiken bör väl i sin praktiska tillämpning syfta till att åstadkomma ett från såväl framkomlighetssynpunkt och bärighetssynpunkt som trafiksäkerhetssynpunkt jämnstarkt vägnät i hela landet.

Vi kan konstatera att det finns tre allt överskuggande vägproblem i detta land. Vi har ett framkomlighetsproblem på Europavägarna och vissa riksvägar i södra och mellersta Sverige. Ett annat huvudproblem är bärighetsproblemet, huvudsakligen i skogslänen i mellersta och norra Sverige. Det tredje tunga vägproblemet är vad vi kan kalla tätortsproblemet. Alla dessa stora problem på vägområdet fordrar en mycket seriös behandling om vi skall kunna stå till svars för våra beslut och våra åtgärder.

Vid problemens belysning tvingas man emellertid konstatera att de penningmässigt dyrbaraste lösningarna på dessa problem — låt mig nu inte bli missförstådd! — avser tätorterna. Det kostar i dag mer pengar att bygga en kilometer väg, gata, bro, tunnel o. s. v. i en tätort än att bygga motsvarande kilometer väg på landsbygden. Det är i den belysningen som man måste bedöma den utvärdering som regeringen har gjort när vi försökte och även dess bättre lyckades att i årets statsverksproposition räkna upp anslaget till byggandet av kommunala vägar och gator med 30 miljoner kronor.

Det värsta som kunde inträffa vore om detta skulle uppfattas som om jag eller någon annan icke skulle vara positiv till en aktiv lokaliseringspolitik, som man också nämner i denna reservation. Det går inte att blanda ihop

## Allmän översikt över vägväsendet. Anslagen till vägväsendet

saker och ting på detta sätt. Det gäller inte huruvida vi skall föra en aktiv lokaliseringspolitik eller inte, utan det gäller att samfällt lösa tre stora vägproblem i landet på sikt. Vare sig man bor i storstaden eller i glesbygden i norr eller har ett framkomlighetsproblem efter en Europaväg i söder skall man ändå veta att man har fått en så långt möjligt rättvis behandling mot bakgrunden av de aktuella problemens nödvändighet. Varje försök att här koppla ihop lokaliseringspolitiken med storstadsproblematiken är dömt att misslyckas.

Vi skall klara av dagens problem så långt vi kan nu och ta problemen på längre sikt så fort vi över huvud taget får större anslagsresurser att sätta in. Då kommer frågan också i ett annat läge.

Jag skall inte med ett enda ord ytterligare plädera för tätorterna; vad jag än skulle säga skulle det kunna missuppfattas, och det vill jag inte utsätta mig för. Jag menar bara, som någon tidigare talare här sade — jag tror det var herr Eliasson i Sundborn — att man på alla håll skall kunna ställa samma rimliga krav på att trafikapparaten fungerar så långt det över huvud taget är möjligt.

En sak kanske jag får tillägga. Vi skall väl inte främja lokaliseringspolitiken ute i landet och decentraliseringen genom att göra det trafikmässigt odrägligt för människorna i tätorterna.

Några korta ord, herr talman, om de andra reservationerna.

Reservationen 4 talar om Vägplan 70. Den remissbehandlas för närvarande, och det är alltså för tidigt att ha någon mening om vad som så småningom kommer ut ur det betänkandet. Jag har för avsikt att redovisa mina överväganden i anledning av betänkandet för nästa års riksdag, eventuellt i statsverkspropositionen.

Reservationen 5 behandlar avvägningen mellan riks- och länsvägar. Den skulle jag helt kunna förbigå här. Re-

servanterna tar upp frågan om riktlinjerna för trafikpolitiken, men man kan inte diskutera trafikpolitiken så där rent allmänt utan att också diskutera trafikinvesteringarna — de båda sakerna hör ihop och kan inte åtskiljas. I trafikpropositionen 1963 sades att vid bedömningen av ifrågasatta trafikinvesteringar det grundläggande kriteriet skulle vara de olika investeringsobjektens samhällsekonomiska lönsamhet. Jag ber att få upprepa detta, trots att jag för en stund sedan också talade om det. Det är detta som bildar grunden för det statliga vägbyggandet och som varit utgångspunkten vid upprättandet av flerårsplanerna och den inbördes angelägenhetsgraderingen av de olika företagen.

Jag kan vara överens med reservanterna om den betydelse som ett väl byggt länsvägnät har från regionalpolitisk synpunkt — detta underströks också i de direktiv som gavs för flerårsplanarbetet förra året — men trots detta ligger, och måste ligga, som underlag för hela verksamheten den samhällsekonomiska bedömningsgrunden.

Vad slutligen beträffar reservationen 6, som handlar om vägväsendets finansiering, vill jag säga att frågan om avgiftsbelagda trafikankläggningsju också behandlades i 1963 års trafikproposition och då avgjordes av riksdagen. Såvitt jag vet har sedan dess ingenting nytt framkommit som kan ge anledning till en ändrad inställning. Jag har därför inte funnit skäl att räkna upp alla de argument som kan anföras mot en avgiftsfinansiering av vissa trafikleder. Jag vill bara erinra om att ett system med bl. a. avgiftsbelagda vägar och broar måste innebära en form av dubbelbeskattning och att de tillgängliga resurserna inte ökar genom denna form av finansiering. Dessutom rimmar det hela illa med principen om jämlikhet mellan landets olika delar vid bedömningen av vägföretagens angelägenhetsgrad.

**Allmän översikt över vägväsendet. Anslagen till vägväsendet**

Herr talman! Vid den hårda prioriteringen på detta område, liksom på alla övriga områden, där vi har tvingats till en sådan i skenet av den ekonomiska situationen, har hänsyn hela tiden tagits till nödvändigheten att försöka hålla nere de offentliga investeringarna så långt som möjligt. Mot bakgrund av vad jag här sagt och som varit mycket kort och koncentrerat — jag har hela tiden rört mig kring reservationerna — är det min förhoppning att de beslut som här skall fattas inte skall innebära, att man river upp en prioritering och en bedömning som trots allt hela tiden har kännetecknats av — jag vill upprepa det — ett allvarligt menat försök att komma ytterligare en bit fram mot målet att få bättre vägar i hela vårt land.

Herr GUSTAFSON i Göteborg (fp) kort genmäle:

Herr talman! Får jag först i anslutning till vad kommunikationsministern sade understryka att det anslag som det här är fråga om till byggande av kommunala vägar och gator och som man nu vill pruta på ifrån reservanternas sida måste tillföras storstäderna oavsett lokaliseringpolitiken. Även om vi med en riktig regionalpolitik kan hämma storstädernas tillväxt och få till stånd en utflyttning ifrån de större städerna, är ändå behoven så stora när det gäller trafiklederna, att dessa pengar synnerligen väl behövs. Jag har tidigare illustrerat det med uppgiften om hur mycket pengar t. ex. Göteborgs stad är tvungen att ta ur egen ficka för byggande av trafikleder, trots att de är statsbidragsberättigade.

Vidare tycker jag att kommunikationsminister Norling här gav ett mycket intressant bidrag till diskussionen om den framtida vägpolitiken. Vi är överens om att det är nästa år som tiden är inne att föra den stora debatten, då kommunikationsministern har lagt fram sin syn på Vägplan 70 efter det att denna har remissbehandlats. Men vi

borde väl också kunna vara överens om att det vore önskvärt att vi kunde föra den debatten åtminstone från den utgångspunkt som vägplanen har som minimalalternativ. Med de anslag som för närvarande utgår når vi inte upp till den miniminivå som vägplaneutredningen hade uppställt.

Det är klart att det alltid måste bli fråga om en hård prioritering och avvägning mellan olika investeringsändamål. Men jag har sagt i mitt första anförande, att jag hälsar med stor tillfredsställelse, att man nu börjar verkställa sådana lönsamhetsberäkningar också i fråga om väganlagen att det kan ske en verklig avvägning mellan dessa och andra investeringar från såväl företagsekonomiska som samhälls-ekonomiska lönsamhetssynpunkter.

Herr andre vice talmannen CASSEL (m) kort genmäle:

Herr talman! Låt mig erinra om Edvard Persson som på sin tid sjöng: »Jag har bott vid en landsväg i hela mitt liv och sett människor komma och gå.» Så har det också varit för oss: Vi har sett den ene kommunikationsministern komma och den andre kommunikationsministern gå. Det har inte varit länge som de har uppehållit sin post, och jag förstår dem; posten som kommunikationsminister är i verkligheten tämligen omöjlig att klara.

Herr statsrådet talar om vad han skall göra nästa år. Jag hoppas att han inte är kommunikationsminister nästa år, utan att han då har fått en annan trevlig och bättre syssla. Vi har som bekant val i höst, och det kan tänkas att det blir någon förändring då.

Vi kommer inte långt, när vi nu pillar litet med anslag och med fördelningar av dem och flyttning över gränserna mellan tätortsregioner och glesbygder. Problemet är ju att efterfrågan bara växer. Biltätheten blir större och större, medan tillgångarna står tämligen stilla. I det läget manar kommunikationsmi-

## Allmän översikt över vägväsendet. Anslagen till vägväsendet

nistern här till måttliga ambitioner. Det var också ungefär vad jag trodde att han skulle säga. Jag uttryckte saken i mitt första anförande så, att regeringen manade till förnöjsamhet, tålmod och förbidan, d. v. s. bilköer, längre bilköer och ännu längre bilköer. Vi ser ju, ärade kammarledamöter, klart framför oss omöjligheten att med de tillgångar som nu har stått till buds på statsbudgeten och som framöver kan bli aktuella klara de problem som ligger framför oss.

Från vårt håll har föreslagits att man skall komplettera budgetfinansieringen med lånefinansiering och med avgiftsfinansiering. Men vilka förslag har regeringen framlagt? Tänker den göra någonting åt det här problemet? Avser regeringen att stoppa ökningen av bilparken eller tänker den drastiskt höja bilskatterna?

Kommunikationsministern framhöll att 1963 års trafikutredning hade sagt si eller så om långivning och avgiftsfinansiering, varefter ingenting inträffat. Det påminner mig om kammarkollegium som omkring år 1920 skulle yttra sig angående jordarna vid Varnhems kloster och som därvid uttalade att »kammarkollegium år 1628 avgav följande yttrande, varefter intet inträffat som har kommit kollegium att överge kollegii intagna ståndpunkt».

Herr DAHLGREN (cp):

Herr talman! Herr statsrådet framhöll att det är omöjligt att tillgodose alla behov, och beträffande reservationen 1 såg han ingen möjlighet att minska något annat anslag, om anslaget till drift av statliga vägar höjs med 12,4 miljoner kronor. Nej, herr talman, det är inte fråga om någon sådan minskning, eftersom det här gäller en ökning av anslaget med 12,4 miljoner i nya pengar.

Statsrådet sade också att vägstandarden är god, men därom kan man nog tvista. Länsstyrelserna och planerings-

råden har ofta en helt annan uppfattning om vägstandarden och behovet av vägbyggande.

Med anledning av talet om att låta byggandet av riksvägar baseras på lönsamhetsberäkningar måste jag säga att man kan mäta trafikintensitet, tidsvinst, fordonsslitage m. m., men att det måste vara svårt att vid sådana lönsamhetsberäkningar mäta effekterna av exempelvis en aktiv regionpolitik och de olägenheter som uppstår i de mindre tätbefolkade regionerna på grund av att väginvesteringar uppskjuts år efter år. Vi som arbetar i läns sammanhang vet att det sekundära vägnätet alltid åsidosätts i femårsplan efter femårsplan. Ingenting kommer till utförande, och det är just därför vi anser att det behöver göras en insats för att markera en god vilja, och i det syftet har vi föreslagit en ökning med 24,5 miljoner kronor.

Statsrådet framhöll att man naturligtvis kan höja anslaget bara det finns resurser men att de totala medlen till vägväsendet ju inte har ökats sedan år 1966. I år sker det emellertid t. o. m. en reell minskning av anslaget till byggande av vägar på mellan 10 och 15 miljoner, och det är detta, herr talman, som vi regagerar mot. Finns det inte resurser för anslagsökningen måste man ändå försöka åstadkomma en rättvis fördelning av de anslagsmedel som står till buds.

Herr FÄLLDIN (cp):

Herr talman! Företrädare för regering och socialdemokrati, framför allt landets statsminister, brukar framhålla betydelsen av att handla med vad som kallas politisk vilja, men sällan har jag hört ett statsråd vara så långt ifrån att markera en politisk vilja som statsrådet Norling i sitt anförande här i kammaren. Den politiska viljan var fullständigt obefintlig. Som herr Dahlgren sade i ett tidigare inlägg försöker kommuni-

**Allmän översikt över vägväsendet. Anslagen till vägväsendet**

kationsministern göra gällande inför riksdagen att han är fullständigt i händerna på vägverket, att han är helt bunden vid 1963 års beslut och att han oavsett vad det beslutet leder till inte kan ompröva det. Vidare påstår han att ett efterlevande av det anslagstekniskt mest krångliga systemet är nyckeln till framgång på det här området.

Efter allt detta säger sedan statsrådet att varje försök att göra det totala anslagets fördelning till en fråga av regionalpolitisk eller lokaliseringpolitisk betydelse är dömt att misslyckas. Detta är ett egendomligt — eller kanske ett rättvisande — uttryck för regeringens sinnelag och vilja till kategoriska bedömningar. När regeringen har talat, finns det inte ens utrymme för andra bedömningar. Innebörden av kommunikationsministerns deklaration är ju att det är utsiktslöst att få gehör för några andra bedömningar än regeringens på frågan om vägmedlen.

Sedan vill jag anknyta till vad herr Eliasson i Sundborn sade och till det som står i centerpartiets reservation. Vi är fullt på det klara med att vi under några decennier har haft en utveckling här i landet, som i långa stycken stimulerats genom centrala politiska beslut och som har inneburit en stark befolkningkoncentration till vissa områden. Då är det självklart att man exempelvis när det gäller trafikleder och vägar måste ge människorna i sådana områden möjligheter att komma till och från sina arbeten. Gång på gång har det från skilda håll framhållits att denna befolkningkoncentration har varit en av förutsättningarna för att vi skulle klara av den ekonomiska utvecklingen och stå oss i den internationella konkurrensen. Men om denna koncentration är så samhällsekonomiskt fördelaktig, varför måste då självklara och naturliga investeringar för att möjliggöra för människor att leva och verka i dessa områden innebära, att man skall radikalt sänka ambitionsnivån i praktiskt taget alla

andra delar av landet än i storstadsområdena?

Vi har sagt att vi anser det självklart att vägar och trafiksystem skapas i de stora befolkningscentra, men det får inte ske till priset av en sänkt ambitionsnivå på andra håll. Därför har vi föreslagit en uppräknig av anslaget. Men trots att statsrådet är medveten härom står han här och säger: »Tala om var ni i stället vill pruta!» Här gäller det ju ett tillskott av friska pengar, såsom herr Dahlgren redan flera gånger har understrukit.

Om regeringen menar allvar med deklARATIONERNA i lokaliseringpropositionen — och det förutsätter jag att den gör — om betydelsen av en utvecklad industriell miljö för att vi skall ha framgång i våra lokaliseringpolitiska strävanden, hur kan regeringen då samtidigt krypa bakom en anslagsteknik som gör att statsrådet läses i sitt handlande och innebär att man genom centrala politiska beslut sänker ambitionsnivån för region efter region här i landet? Vad är det som konstituerar den industriella miljön? Ja, vi är väl överens om, herr kommunikationsminister, att en avgörande faktor därvidlag är vägnätet. Men nu ser näringslivet att vägverket, uppenbarligen med regeringens samförstånd, serverar de belopp som skall stå till länsstyrelsernas förfogande för planeringen under de närmaste fyra åren och som för region efter region innebär en brant utförskurva. Vägverkets skrivelse presenterades sommaren 1969, och den första budgeten därefter innebär prutningar i överensstämmelse med skrivelsen.

Hur skall näringslivet kunna uppfatta detta som annat än en sänkt ambitionsnivå? Väntar sig verkligen regeringen att näringslivet och andra intressenter skall söka sig ut i dessa områden och där börja sätta fart på motorn samtidigt som regeringen vid sin egen avvägning gör denna prutning? Jag hävdar att vi, om vi skall kunna räkna med förståelse



**Allmän översikt över vägväsendet. Anslagen till vägväsendet**

inom näringslivet, även när det gäller beslut av denna typ måste visa att vi är beredda att i varje fall upprätthålla hitillsvarande ambitionsnivå.

Gör sedan inte, herr statsråd, de 24,5 respektive 12,5 miljonerna till samhälls-ekonomins ödesmiljoner! Det är till sist här en fråga om den politiska viljan, och jag konstaterar med besvikelse vilket uttryck denna vilja tar sig inom regeringen.

Chefen för kommunikationsdepartementet, herr statsrådet **NORLING**:

Herr talman! När man här talar om ödesmiljoner mot bakgrunden av centerpartiets politik räcker det inte med 24,5 miljoner kronor. I går fördes en ekonomisk debatt i denna kammare, där man bl. a. diskuterade det för ett par tre dagar sedan framlagda förslaget om en 25-procentig investeringsavgift för oprioriterade byggen. Centerpartiets ledare anslöt sig därvid, enligt vad flerparten av oss uppfattade, till denna finansministerns åtgärd. Frågan är väl inte, herr Fälldin, vad man politiskt vill eller inte vill utan om man över huvud taget vill något. Frågan är väl om man vill något bestämt, så att man eventuellt i dag fortfarande vill detsamma som i går.

Det måste ändå finns en rimlig gräns för hur man i riksdagen får laborera med uttalanden och resonemang i ekonomiska frågor och skifta ståndpunkt från måndag till torsdag.

Nej, säger herr Fälldin, varken kommunikationsministern eller någon annan medlem av regeringspartiet har en politisk vilja när det gäller vägsan-lagen. Detta menar han att jag skulle ha dokumenterat för en stund sedan när jag, trots att jag var tveksam om huruvida jag kunde göra det från denna talarstol, upprepade vad riksdagen själv hade beslutat 1963. Det kan ju nästan uppfattas som en förolämpning mot kammarens ledamöter att upprepa politiska beslut som inte är mer än sju år gamla. Jag

antog emellertid att det var lämpligt att göra det i denna diskussion för att vi inte för ett ögonblick i stridens hetta skulle glömma bort vad som beslutats i gången tid.

Det kan alltså knappast vara något större bevis på bristande politisk vilja att man läser upp riksdagsbeslut, även om man lägger in dem i en något annan förpackning än vad som skedde när riksdagen fattade dem. Det är i stället fråga om att tala om hur saker och ting förhåller sig.

Om herr Fälldin och andra som kan dela hans uppfattning fortfarande anser att vägsan-lagen skall fördelas på ett annat sätt än vad som är fastlagt i 1963 års trafikpolitiska riktlinjer, bör ni därför börja med att ändra på dessa riktlinjer. Ni skall inte hoppas på att de som lyssnar på er inte känner till riktlinjerna och att ni skall kunna skaffa er en vinst av politiskt eller annat slag på kuppen.

Det är i högsta grad utslag av en bristande politisk vilja att bära sig åt på det viset. Och jag är säker på att åtminstone denna kammare inte låter sig behandlas på detta sätt, herr Fälldin. Det kan möjligtvis passa på ett större eller mindre möte någonstans, där man hastigt och lustigt i ett replikskifte måhända kastar ur sig sådana här värderingar, men det passar såvitt jag förstår inte i denna kammare.

Om man menar allvar med talet om en ny prioritering av vägpengarna skall man som sagt angripa riktlinjerna från 1963. Och gör då det rejält och ordentligt och ange var vi skall lägga de stora tunga vägsan-lagen! Skall vi ta bort dem från de stora trafiklederna? Skall vi ta bort dem helt eller delvis från de stora tätorterna och fördela dem på något annat sätt, så ge uttryck åt det i klartext och försök inte med det gamla konststycket att både äta upp kakan och ha den kvar! Det skall inte lyckas.

Jag gav i mitt förra inlägg en resu-



**Allmän översikt över vägväsendet. Anslagen till vägväsendet**

mé över hur budgetarbetet på detta område hade bedrivits. Det har inte i något avseende skilt sig från det budgetarbete som ägt rum under tidigare år utifrån de riktlinjer som riksdagen 1963 fastlagt. Det är kort och gott på det viset — som jag också sade — att så länge vi har att följa riktlinjerna, så gör vi också det. Beslutet innebär ju att vi i fråga om investeringsanslag till byggande av vägar och gator för varje investering skall ta hänsyn till vad som är samhällsekonomiskt lönsamt, försöka få ut det mesta möjliga av varje krona, försöka — som jag också tillät mig säga — handla på ett sådant sätt att vi kan ge så mycket till lösningen av vart och ett av de tre stora vägproblemen i landet att det går att försvara.

Men det lär knappast löna sig att fortsätta denna debatt när man — som här skett — har mage att framföra rent osakliga argument. Vi har behov av att föra en stram ekonomisk politik — en politik som ju sanktionerats av centerpartiets ledare för bara några dagar sedan — och ändå ställer man yrkanden som, om de vann gehör i detta fall, naturligtvis också kunde ställas i fråga om andra områden. Jag för min del har att ta hänsyn till hela kommunikationsområdet. Men börjar man med en uppluckring här kan man säkerligen finna andra angelägna behov på detta område som också vore värda en mäsja.

Det är därför, herr talman, som jag på det skarpaste måste reagera mot det sätt på vilket herr Fälldin argumenterat för ett bifall till reservationen.

Herr FÄLLDIN (cp) kort genmäle:

Herr talman! Statsrådet gör återigen en värdering — nu gäller det min debatteknik. Jag får rådet att använda den debatteknik jag tillämpat här i kammaren på större eller mindre möten, där den skulle passa bättre. Låt mig då säga att jag har för vana att tala på samma sätt vare sig jag står här i kammaren el-

ler ute på ett möte. Om statsrådet har en annan teknik är det hans plåga, inte min.

Det är intressant att notera det allra sista som statsrådet sade, nämligen att om man nu skulle kunna offra dessa 40 miljoner ytterligare, så finns det också andra behov att tillgodose på kommunikationsområdet. Jag tycker att befolkningen i de län som drabbas av nedskärning skall tänka på att så långt tillbaka på listan står upprustningen av länsvägarna.

Och så skulle vi inom centern plötsligt sätta 1963 års trafikpolitiska beslut ur spel, om vi tillförde ifrågavarande ansiag 12,5 respektive 24,5 miljoner ytterligare — det är vad det är fråga om! Fullständigt fantastiskt! Statsrådet har här stått och argumenterat för att han kunde pruta på vägverkets förslag — och detta skulle innebära den perfekta uppföljningen av 1963 års trafikpolitiska beslut rent anslagstekniskt. Han kunde pruta och ändå gäller det! Om vi i centerpartiet vill öka ett anslag med några miljoner skulle vi däremot försätta beslutet ur kraft!

Sedan skulle det vara nya värderingar som ligger bakom! Jag tycker nog att detta är ganska ledsamt. Har verkligen landets kommunikationsminister inte lagt märke till den stora debatt som ägde rum i december 1969? Riksdagen tog enhälligt ett utskottsutlåtande, i vilket man framhöll nödvändigheten av lokaliseringspolitiska aspekter på användningen av vägpengarna. Har detta verkligen gått det ansvariga statsrådet förbi?

Allvarligt talat måste jag säga att det hela blir värre ju längre debatten pågår.

Återigen: Gör inte dessa miljoner till samhällsekonomins ödesmiljoner! Tänk själv på hur alltsammans fungerar. Vid riksdagens början framlades en statsverksproposition och väcktes motioner, och vid riksdagens början förklarade landets finansminister att 45 000 miljoner kunde budgetens omslutning vara.

**Allmän översikt över vägväsendet. Anslagen till vägväsendet**

Här rör det sig om ytterligare 40 miljoner kronor. Gör inte dem till några ödesmiljoner!

Herr **HYLTANDER** (fp):

Herr talman! Jag har närmast begärt ordet med anledning av att jag i detta sammanhang väckt en motion, som går ut på att man i nästkommande budget ökar ramarna för att kunna tillgodose angelägna behov, vilka i någon mån sammanfaller med synpunkter som kanske framförts här tidigare men som gäller en speciell fråga. Jag är tacksam, för att chefen för kommunikationsdepartementet är närvarande i kammaren, även om mitt anförande alltså kommer att gälla en speceill fråga i det övriga skall vi säga mera ödesmåttade resonemanget. Först måste jag kanske referera något ur motionen för att få fram bakgrunden.

År 1963 fattade Skaraborgs läns landsting ett principbeslut om nybyggande av ett lasarett i Mariestad. Vid höstsessionen 1965 antog landstinget en generalplan för sjukvården i länet som på många håll ansågs vara mycket fördömlig. Enligt denna skulle också Mariestads lasarett byggas ut. Sedan vidtogs vissa tekniska arrangemang för att få bygget att komma i gång och även bli utfört. Man hade vissa svårigheter att erhålla igångsättningsstillstånd, eftersom det dåvarande läget inte var så gynnsamt. Under de överläggningar som följde med centrala myndigheter fick man emellertid uppfattningen att tillstånd skulle beviljas för uppförande av nybyggnaden. Denna uppfattning grundades kanske främst på att inrikesministern vid en uppvaktning i slutet av september 1966 sade att projekteringen kunde fortsätta. Vid överläggning i februari 1968 ingick besked om att man inte kunde räkna med att lasaretten skulle få byggas.

Allt detta skedde enligt den generalplan för sjukvården jag här refererat till. Det var fråga om ett bassjukhus av

fyra, vilket skulle tjäna ett av de fyra distrikt i vilka länet skulle indelas. Man kom emellertid fram till att det enda man kunde göra var att uppföra ett långvårdssjukhus i stället för det planerade lasaretten för att på detta sätt förse distriktet med en specialistläkarstation som skulle fungera för öppen vård och liknande i enlighet med de riktlinjer som dragits upp.

På planeringen av lasaretten hade emellertid landstinget lagt ut noga räknat 4 092 418 kr., som man inte kunde tillgodogöra sig vid projekteringen av det långvårdssjukhus som i stället skulle uppföras. Därtill kom ungefär 1 miljon kronor som Mariestads stad använt för förberedelsearbeten, vilka heller inte hade behövts om planeringen från början hade inriktats på ett långvårdssjukhus.

Som ersättning replierar man nu på ett kärnsjukhus i Skövde, ungefär fyra mil från Mariestad. Den väg — nr 48 — som förbinder den norra länsdelen med kärnsjukhuset är emellertid inte i det skick som man skulle kunna kräva, och dess utbyggnad måste därför prioriteras. Detta arbete, kostnadsberäknat till ungefär 15 miljoner och planerat att utföras 1971—1973, har så att säga fått ta hand om de vägpengar som funnits tillgängliga inom länet. Andra projekt, som tidigare planerats, nog så angelägna, sköts alltså längre fram i tiden för att man skulle kunna tillgodose detta vägbygge som i sin tur var avhängigt av att det lasarett som ursprungligen avsetts inte blev byggt.

Vad vägarna beträffar har det tidigare talats om hur man har prioriterat storstadscentra och tagit pengar från övriga län för att kunna tillgodose dem inom en ram, som i stort sett har varit oförändrad under ett flertal år. I Skaraborgs län har det under åren 1967—1969 byggts vägar för — summorna inkluderar även de AMS-medel som kommit till användning — 22,3 miljoner år 1967, 24,8 miljoner år 1968 och

### Allmän översikt över vägväsendet. Anslagen till vägväsendet

22,4 miljoner år 1969. Beloppen för de följande tre åren är 15 miljoner för år 1970, 8,6 miljoner för år 1971 och 5,5 miljoner för år 1972. Detta betyder att man är nere i en tredjedel eller en fjärdedel av tidigare anslag. Det är en händelse som ser ut som en tanke att de 5 miljoner, som man så att säga fick kasta ut i onödan på det lasarett som inte blev av, i stort sett är lika med vad man erhåller i vägpen­gar till hela länet under 1972.

Inom planläggningsområde väst, dit Skaraborgs län hör, investeras enligt planerna 1970—1974 totalt 1 077 miljoner kronor i statliga medel. Härav kommer på Skaraborgs län endast 5—6 procent, under det att länet har 34 procent av riksvägarna inom planläggningsområdet och 21—22 procent av Europavägnätet samt 27—28 procent av det totala vägnätet, ävenså ca 17 procent av befolkningen.

Jag lägger mig i detta fall, herr talman, inte så mycket i diskussionen om vilken region som skall avstå pengar och vilken som skall ha ökade anslag. Om man skulle ta medel från storstadsområdena och ge dem till de mindre tätbefolkade regionerna — i detta fall inom planläggningsområde väst — skulle Göteborgsregionen få släppa till pengar åt bl. a. Skaraborgs län. Jag tror mig veta att även storstadsområdena behöver de pengar som de får, men jag vet också att vi i Skaraborgs län så förtvivlat väl behöver de anslag som vi erhållit tidigare men som nu, enligt planerna, skärs ned till en fjärdedel när vi kommer fram till år 1972.

Det blir inte mycket kvar, om man också räknar med den väg som skall byggas mellan kärnsjukhuset och den norra länsdelen, som gått miste om sitt lasarett. På grund av de förhoppningar vilka som sagt väcktes vid en upp­vaktning hos en ledamot av regeringen användes planeringsmedel för förberedelsearbeten för lasarettet. Det visade sig sedan att dessa pengar var bortkastade

— de hade räckt till att täcka ett helt års behov beräffande vägnätet. I motionen krävs nu extra vägpen­gar 1971—1973 för att vägen till kärnsjukhuset i Skövde, som får ersätta det planerade sjukhuset, i stället rustas upp.

Jag tycker inte att det är orimligt, herr talman, att begära att den ena handen skall veta vad den andra gör — i detta fall att en ledamot av regeringen samverkar med en annan ledamot och tar konsekvenserna av hans handlande. Jag ber därför att få yrka bifall till motionsparet I: 726 och II: 831. Däri föreslås »att riksdagen måtte besluta att i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa att man vid kommande planering tar hänsyn till i motionen framförda synpunkter beträffande väg 48 och i samband därmed för åren 1972 och 1973 vidgar ramarna med erforderliga be­lopp».

Avslutningsvis vill jag understryka att jag delar de synpunkter som har fram­förts i debatten att om vi skall kunna ge vägarna erforderlig standard måste anslagen räknas upp. Indirekt kan detta medföra besparingar på andra områden. Jag har i mitt införande vidrört en sjukhusfråga; det finns också något som kallas säkerhet på vägarna — trafikolyckorna är ett mycket allvarligt kapitel. Om vägstandarden ökas kan antalet sådana olyckor reduceras, och pengarna skulle därmed vara väl använda.

Herr talman! Det är en liten fråga i det stora komplexet som jag har tagit upp, men den är därför inte mindre viktig och jag hoppas på kommunika­tionsministerns förståelse när nästa budget görs upp och att då ramarna kan vidgas i enlighet med motionens syfte.

Herr PERSSON i Heden (cp):

Herr talman! Mitt inlägg i debatten skall bli mycket kort, men jag vill gärna säga några ord om den fråga som vi nu behandlar.

En arbetsgrupp, som tillsattes av regeringen 1966 med uppgift att bl. a. stu-

**Allmän översikt över vägväsendet. Anslagen till vägväsendet**

dera glesbygdsproblemen från kommunikationssynpunkt, gjorde i juli 1969 följande förnuftiga uttalande: Vägbyggande i sig självt är ett av de viktigaste medlen då det gäller att bryta isoleringen och utveckla glesbygdernas kommunikationer.

Detta uttalande har tyvärr inte på något sätt påverkat kommunikationsministerns äskanden i fråga om anslag till länsvägar och övriga mindre vägar. Vägverkets ramfördelning, som ligger till grund för flerårsplanen fram till 1974, visar att möjligheten att upprusta dessa vägar är helt utesluten. Totalt minskas anslaget till byggande av länsvägar från 152 miljoner kronor till 88 miljoner kronor — detta mitt under en tid då antalet bilar ökar i accelererad takt.

Herr Lindberg ironiserade för en stund sedan över centerpartiets kamp för en förnuftig vägpolitik, med andra ord för de ökade anslag till vägväsendet som vi har begärt. Han jämförde våra krav på detta område med vad vi sade under gårdagens ekonomiska debatt. Låt mig då bara peka på automobilskattemedelsfondens saldo. Ställ detta i belysning av finansministerns uttalande i riksdagen — jag tror det var år 1963 — då det hade påvisats att automobilskattemedlen ej användas för avsett ändamål. Herr Sträng sade då, att automobilskattemedlen skulle användas för sitt ändamål då arbetsmarknadsläget det medgav. Sedan dess har vi haft ett sådant arbetsmarknadsläge vid flera tillfällen, och vi har samme finansminister nu som då. Men likväl avsätts för kommande budgetår cirka 700 miljoner kronor av automobilskattemedel till budgetregleringsfonden.

Bilarna har — jag har sagt det förut — blivit en statens mjölkko. Men det måtte väl ändå inte vara meningen att bilskattemedlen skall finansiera andra ändamål än just det som de är avsedda för.

Herr talman! Jag skall på grund av den sena timmen inte vidare utveckla

detta tema. Jag vill bara nämna att i motionerna I: 364 och II: 402 framhålls angelägenheten av en ökning av vägbyggandet i Älvsbogs län. Motionärerna pekar speciellt på de lokala förhållandena, men Älvsborgs län är givetvis inte det enda län där det ringa väganslaget förhindrar en positiv utveckling i länets olika delar. Anslaget för byggande av vägar kommer enligt ramfördelningen i Älvsborgs län att minska från 13,9 miljoner år 1970 till 2 miljoner år 1974, vilket betyder en katastrof för våra vägar.

Herr talman! Jag ber att få yrka bifall till motionerna I: 364 och II: 402.

Herr GREBÄCK (cp):

Herr talman! Utskottet har under punkt 2 haft att behandla en motion som jag och några medmotionärer avgivit rörande fria resor vid överfart till fastlandet för bofast befolkning på skärgårdsöarna. I det vida perspektiv som kännetecknat dagens debatt angående kommunikationsfrågorna kan denna fråga kanske betecknas som liten — det skall gärna erkännas — men för de människor som det här gäller är detta givetvis en mycket viktig fråga. 1963 års riksdagsbeslut innebar att alla bygder i vårt land skulle tillförsäkras en tillfredsställande transportförsörjning, men det förutsattes att detta inte var möjligt utan särskilda insatser från samhällets sida inom en del glesbygds- och skärgårdsområden. Sju år efter detta beslut kan man konstatera att många människor i skärgårdsområdena inte har fått sina förhoppningar om en hygglig transportförsörjning tillfredsställda, och man frågar sig hur det skall bli möjligt.

Utskottet framhåller att en hel del möjligheter står till buds. Man säger bl. a. att det åligger vederbörande vägmyndigheter att planera för detta och att det på det under sjätte huvudtiteln upptagna anslaget till enskilt vägunderhåll finns medel disponibla till båt- och

**Allmän översikt över vägväsendet. Anslagen till vägväsendet**

färjeförbindelser av det slag som vi berört i motionen. Utskottet fortsätter:

»Sådana bidrag utgår också f. n. i viss omfattning.» Det är värt att observera att de utgår endast »i viss omfattning». Fortfarande finns det en mängd människor bland den bofasta skärgårdsbefolkningen som anser sig orättvist behandlade när det gäller förbindelserna med fastlandet; de åsamkas höga kostnader för övertransport av sina bilar och även för persontransporterna.

Herr talman! Jag har inget yrkande. Jag vill bara uttala en förhoppning att man vid det planeringsarbete som görs försöker åstadkomma en lösning av dessa problem, så att människorna i dessa områden verkligen får en känsla av att de är rättvist behandlade när det gäller transportförsörjningen.

Härmed var överläggningen slutad.

*Mom. 1*

Utskottets hemställan bifölls.

*Mom. 2*

Herr talmannen gav propositioner dels på bifall till utskottets hemställan, dels ock på bifall till reservationen 1; och fann herr talmannen den förra propositionen vara med övervägande ja besvarad. Herr Gustafson i Göteborg begärde emellertid votering, i anledning varav efter given varsel följande voteringsproposition upplästes och godkändes:

Den, som vill, att kammaren bifaller statsutskottets hemställan i punkten 2 mom. 2 i utskottets utlåtande nr 6, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, har kammaren bifallit reservationen 1 av herr Axel Andersson m. fl.

Sedan kammarens ledamöter härefter intagit sina platser och voteringspropositionen blivit ännu en gång uppläst, verkställdes omröstning genom uppresning. Herr talmannen tillkännagav, att han funne flertalet av kammarens ledamöter ha röstat för ja-propositionen. Herr Gustafson i Göteborg begärde emellertid rösträkning, varför votering medelst omröstningsapparat verkställdes. Därvid avgavs 114 ja och 49 nej, varjämte 4 av kammarens ledamöter förklarade sig avstå från att rösta.

Kammaren hade alltså bifallit utskottets hemställan.

*Mom. 3*

Herr talmannen gav propositioner på 1:o) bifall till utskottets hemställan; 2: o) bifall till reservationen 2 a av herr Bengtson m. fl.; samt 3: o) bifall till reservationen 2 b av herr Birger Andersson m. fl.; och fann herr talmannen den förstnämnda propositionen vara med övervägande ja besvarad. Herr Dahlgren begärde likväl votering, i anledning varav herr talmannen för bestämmande av kontrapositionen ånyo upptog de båda återstående propositionerna, av vilka herr talmannen nu fann den under 2: o) angivna ha flertalets mening för sig. Beträffande kontrapositionen begärde dock herr Blomkvist votering, i anledning varav efter given varsel följande voteringsproposition upplästes och godkändes:

Den, som vill, att kammaren till kontraposition i huvudvoteringen angående punkten 2 mom. 3 i statsutskottets utlåtande nr 6 antager reservationen 2 a av herr Bengtson m. fl., röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, har kammaren till kon-

## Allmän översikt över vägväsendet. Anslagen till vägväsendet

traproposition i nämnda votering antagit reservationen 2 b av herr Birger Andersson m. fl.

Sedan kammarens ledamöter härefter intagit sina platser och voteringspropositionen blivit ännu en gång uppläst, verkställdes omröstning genom uppresning. Herr talmannen tillkännagav, att han funne flertalet av kammarens ledamöter ha röstat för ja-propositionen. Herr Blomkvist begärde emellertid rösträkning, varför votering medelst omröstningsapparat verkställdes. Därvid avgavs 66 ja och 11 nej, varjämte 87 av kammarens ledamöter förklarade sig avstå från att rösta.

Kammaren hade alltså till kontraproposition i huvudvoteringen antagit den under 2:o angivna propositionen.

I enlighet härmed blev efter given varsel följande voteringsproposition uppläst och godkänd:

Den, som vill, att kammaren bifaller statsutskottets hemställan i punkten 2 mom. 3 i utskottets utlåtande nr 6, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, har kammaren bifallit reservationen 2 a av herr Bengtson m. fl.

Sedan kammarens ledamöter härefter ånyo intagit sina platser och sistnämnda voteringsproposition blivit ännu en gång uppläst, verkställdes omröstning genom uppresning. Herr talmannen tillkännagav, att han funne flertalet av kammarens ledamöter ha röstat för ja-propositionen. Herr Dahlgren begärde emellertid rösträkning, varför votering medelst omröstningsapparat verkställdes. Därvid avgavs 134 ja och 27 nej, varjämte 3 av kammarens ledamöter förklarade sig avstå från att rösta.

Kammaren hade alltså bifallit utskottets hemställan.

Ordet lämnades på begäran till

Herr BLOMKVIST (s), som yttrade:

Herr talman! Jag ber att få anmäla att jag avsåg att rösta NEJ vid voteringen om kontraproposition, men på röstfördelningstabblån markerades AVSTÅR.

Mom. 4 a—6

Vad utskottet hemställt bifölls.

Mom. 7

Herr talmannen gav propositioner dels på bifall till utskottets hemställan, dels ock på bifall till reservationen 4; och fann herr talmannen den förra propositionen vara med övervägande ja besvarad. Herr Gustafson i Göteborg begärde emellertid votering, i anledning varav efter given varsel följande voteringsproposition upplästes och godkändes:

Den, som vill, att kammaren bifaller statsutskottets hemställan i punkten 2 mom. 7 i utskottets utlåtande nr 6, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, har kammaren bifallit reservationen 4 av herr Axel Andersson m. fl.

Sedan kammarens ledamöter härefter intagit sina platser och voteringspropositionen blivit ännu en gång uppläst, verkställdes omröstning genom uppresning. Herr talmannen tillkännagav, att han funne flertalet av kammarens ledamöter ha röstat för ja-propositionen. Herr Gustafson i Göteborg begärde emellertid rösträkning, varför votering medelst omröstningsapparat verkställdes. Därvid avgavs 112 ja och 49 nej,

## Allmän översikt över vägväsendet. Anslagen till vägväsendet

varjämte 3 av kammarens ledamöter förklarade sig avstå från att rösta.

Kammaren hade alltså bifallit utskottets hemställan.

Ordet lämnades på begäran till

Herr FRIDOLFSSON i Stockholm (m), som yttrade:

Herr talman! Jag ber att få anmäla att jag avsåg att rösta JA men råkade rösta NEJ.

*Mom. 8*

Herr talmannen gav propositioner dels på bifall till utskottets hemställan, dels ock på bifall till reservationen 5; och fann herr talmannen den förra propositionen vara med övervägande ja besvarad. Herr Dahlgren begärde emellertid votering, i anledning varav efter given varsel följande voteringsproposition upplästes och godkändes:

Den, som vill, att kammaren bifaller statsutskottets hemställan i punkten 2 mom. 8 i utskottets utlåtande nr 6, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, har kammaren bifallit reservationen 5 av herr Bohman m. fl.

Sedan kammarens ledamöter härefter intagit sina platser och voteringspropositionen blivit ännu en gång uppläst, verkställdes omröstning genom uppresning. Herr talmannen tillkännagav, att han funne flertalet av kammarens ledamöter ha röstat för ja-propositionen. Herr Dahlgren begärde emellertid röst-räkning, varför votering medelst omröstningsapparat verkställdes. Därvid avgavs 93 ja och 71 nej.

Kammaren hade alltså bifallit utskottets hemställan.

*Mom. 9—11*

Vad utskottet hemställt bifölls.

*Mom. 12*

Herr talmannen gav propositioner dels på bifall till utskottets hemställan, dels ock på bifall till motionerna I: 364 och II: 402; och biföll kammaren utskottets hemställan.

*Mom. 13*

Utskottets hemställan bifölls.

*Mom. 14*

Herr talmannen gav propositioner dels på bifall till utskottets hemställan, dels ock på bifall till motionerna I: 726 och II: 831; och biföll kammaren utskottets hemställan.

*Mom. 15—21*

Vad utskottet hemställt bifölls.

*Mom. 22*

Herr talmannen gav propositioner dels på bifall till utskottets hemställan, dels ock på bifall till reservationen 6; och fann herr talmannen den förra propositionen vara med övervägande ja besvarad. Herr andre vice talmannen Cas-sel begärde emellertid votering, i anledning varav efter given varsel följande voteringsproposition upplästes och godkändes:

Den, som vill, att kammaren bifaller statsutskottets hemställan i punkten 2 mom. 22 i utskottets utlåtande nr 6, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, har kammaren bifallit reservationen 6 av herr Bohman m. fl.

Sedan kammarens ledamöter härefter intagit sina platser och voteringspropositionen blivit ännu en gång uppläst, verkställdes omröstning genom uppresning. Herr talmannen tillkännagav,



**Statens trafiksäkerhetsverk: Förvaltningskostnader**

gav, att han funne flertalet av kammarens ledamöter ha röstat för ja-propositionen. Herr andre vice talmannen Cassel begärde emellertid rösträkning, varför votering medelst omröstningsapparat verkställdes. Därvid avgavs 137 ja och 24 nej, varjämte 2 av kammarens ledamöter förklarade sig avstå från att rösta.

Kammaren hade alltså bifallit utskottets hemställan.

*Mom.* 23—28

Vad utskottet hemställt bifölls.

**Punkten 3****Statens trafiksäkerhetsverk:  
Förvaltningskostnader**

Kungl. Maj:t hade (punkt C 1, s. 51—55) föreslagit riksdagen att till Statens trafiksäkerhetsverk: Förvaltningskostnader för budgetåret 1970/71 anvisa ett förslagsanslag av 10 630 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen.

I detta sammanhang hade utskottet behandlat

*dels* de likalydande motionerna I: 714 av herrar *Helén* och *Bengtson* samt II: 552 av herrar *Hedlund* och *Gustafson* i Göteborg i vad avsåge hemställan att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte anhålla om en utredning beträffande trafiksäkerheten syftande till så energiska åtgärder att en sänkning av olycksfrekvensen med minst 50 procent fram till mitten av 1970-talet bleve möjlig,

*dels* motionen II: 13 av herr *Sjöholm*, vari hemställdes att riksdagen måtte besluta att hos Kungl. Maj:t begära att en parlamentarisk utredning snarast tillsattes med uppgift att skyndsamt föreslå åtgärder för en säkrare motortrafik,

*dels* motionen II: 15 av herr *Wiklund* i Stockholm,

*dels* de likalydande motionerna I: 737 av herr *Wirtén* och II: 851 av herr *Tobé m. fl.*, vari hemställdes att riksdagen gäve Kungl. Maj:t till känna vad i motionerna anförts rörande inrättande av en utredningsbyrå inom trafiksäkerhetsverket.

Utskottet hemställde,

1. att riksdagen måtte till Statens trafiksäkerhetsverk: Förvaltningskostnader för budgetåret 1970/71 anvisa ett förslagsanslag av 10 630 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen,

2. att riksdagen måtte avslå motionerna I: 737 och II: 851,

3. att riksdagen måtte avslå motionerna I: 714 och II: 552 i vad de avsåge utredning rörande trafiksäkerheten samt motionen II: 13,

4. att riksdagen måtte avslå motionen II: 15.

Reservationer hade avgivits

8. beträffande *inrättande av en utredningsbyrå* av herrar *Bohman* (m), *Axel Andersson* (fp), *Per Jacobsson* (fp), *Bengtson* (cp), *Eric Peterson* (fp), *Strandberg* (m), *Johan Olsson* (cp), *Eliasson* i Sundborn (cp), *Gustafson* i Göteborg (fp), *Nordstrandh* (m), *Cassel* (m), *Dahlgren* (cp), *Westberg* i Ljusdal (fp) och *Sundman* (cp), som ansett att utskottet under 2 bort hemställa,

att riksdagen måtte med bifall till motionerna I: 737 och II: 851 som sin mening ge Kungl. Maj:t till känna vad reservanterna anført rörande inrättande av en utredningsbyrå inom trafiksäkerhetsverket;

9. beträffande *utredning rörande trafiksäkerheten* av herrar *Bohman* (m), *Axel Andersson* (fp), *Per Jacobsson* (fp), *Bengtson* (cp), *Eric Peterson* (fp), *Strandberg* (m), *Johan Olsson* (cp), *Eliasson* i Sundborn (cp), *Gustafson* i Göteborg (fp), *Nordstrandh* (m), *Cassel* (m), *Dahlgren* (cp), *Westberg* i Ljusdal (fp) och *Sundman* (cp), som

**Statens trafiksäkerhetsverk: Förvaltningskostnader**

ansett att utskottet under 3 bort hemställa,

att riksdagen måtte med bifall till motionerna I: 714 och II: 552 såvitt nu var i fråga samt motionen II: 13 som sin mening ge Kungl. Maj:t till känna vad reservanterna anfört om utredning rörande trafiksäkerheten.

Herr TALMANNEN yttrade:

Överläggningen rörande denna punkt må omfatta jämväl punkterna 4—6, men yrkanden beträffande dessa punkter framställs först sedan de föredragits.

Punkten 3 föredrogs; och anförde därvid:

Herr TOBÉ (fp):

Herr talman! Reservationen 8 vid punkten 3 i statsutskottets utlåtande nr 6 gäller en beställning hos regeringen om inrättande av en utredningsbyrå vid trafiksäkerhetsverket. Om man studerar vad trafiksäkerhetsverket begärt och vad departementschefen föreslår i propositionen, finner man, att Kungl. Maj:t har prutat 12,3 miljoner på begärda 23 miljoner, d. v. s. ungefär hälften. Det är en uppseendeväckande stor prutning och det ger ju anledning att se litet närmare på saken. När man gör det visar det sig, att det främst är informationen och långtidsarbetet i verket som har fått sitta emellan. I motionerna I: 737 och II: 851 har vi betonat vikten av ett allvarligt trafiksäkerhetsarbete. Vi önskar att trafiksäkerhetsverket skall ges möjlighet att leva upp till det programuttalande som gjordes av dåvarande kommunikationsministern Olof Palme när verket inrättades. Han sade, att det är en angelägen uppgift att söka undanröja den nuvarande splittringen genom att uppdra åt ett enda organ att ansvara för trafiksäkerhetsspörsmålen inom vägtrafiken och att ge detta organ sådana resurser att det kan inta en ledande ställning inom trafiksäkerheten.

Motionärerna har vid granskning av verkets petita och propositionen kommit fram till att verket i första hand bör ges möjlighet att tänka framåt och inte bara hålla på med utredningar och åtgärder på kort sikt och vi föreslår därför att trafiksäkerhetsverket skall ges resurser som möjliggör detta. Exempel på uppgifter som nu inte tycks medhinnas är, att döma av verkets framställning, frågan om däckdubbar, vägsaltning, differentierade körkort, utvidgning av kontrollbesiktningsverksamheten, utformning av trafikmiljön i stadsplaner och vägverkets arbetsplaner för vägar. Med den motiveringen har vi föreslagit, att riksdagen skall ge till känna för regeringen, att vid verket snarast bör inrättas en utredningsbyrå eller motsvarande enhet som kan ge verket möjlighet till en mera långsiktig planering. Jag ber därför, herr talman, att få yrka bifall till reservationen 8.

Reservationen 9 vid punkten 3 gäller en utredning rörande trafiksäkerheten. Denna reservation är grundad på ett motionspar av mittenpartierna, I: 714 och II: 552, och även på herr Sjöholms motion II: 13. Där konstateras att mycket trafiksäkerhetsarbete har utförts under senare år men att olycksfallsfrekvensen i alla fall är oroande hög. I problemet att uppnå större trafiksäkerhet finns det många komponenter: säkrare fordon, bättre förarutbildning, högre vägstandard och anvisningar för hur vägarna får användas. Allt behöver samverka för att man skall nå ett bättre resultat. Målet bör vara att nedbringa olycksfallsfrekvensen med minst hälften. Detta är ingen cynism eftersom vi väl aldrig kan uppnå idealtillståndet att vara helt befriade från olyckor.

En samrådsgrupp hjälper trafiksäkerhetsverket med dessa frågor och har speciellt bildats för kampanjen »Trafik och miljö» som pågår under det här året. I denna samrådsgrupp finns re-

**Statens trafiksäkerhetsverk: Förvaltningskostnader**

presentanter för Kommunförbundet, naturvårdsverket, planverket och vägverket. Det har redovisats ett arbetsunderlag varav framgår att det under exempelvis år 1964 inträffade 400 000 trafikolyckor med 26 000 personskador. Senare har trafikolycksfallsfrekvensen ökat. Efter 1964 har antalet dödade i medeltal uppgått till 1 300 per år med en liten minskning i samband med övergången till högertrafik. Detta är en fruktansvärd siffra. 35 procent av dödsolyckorna skedde i tätbebyggelse och 65 procent utanför, och därför krävs åtgärder både beträffande tätortstrafiken och trafiken utanför tätort. Frågan är allvarlig. Det gäller inte bara teknik av olika slag utan det rör sig om trafiksäkerhetspolitik, en avvägning som måste göras av politikerna mellan kostnader och önskad verkan, i detta fall en önskad trafiksäkerhetsnivå. Vi anser därför det vara bäst att tillsätta en utredning med parlamentariskt underlag.

Med dessa ord ber jag, herr talman, att få yrka bifall även till reservationen 9 vid punkten 3.

Herr DAHLGREN (cp):

Herr talman! Jag ber att få instämma i herr Tobés yttrande.

Beträffande reservationen 10 vill jag framhålla att en av förutsättningarna för ökad trafiksäkerhet naturligtvis är att forskningsanslagen höjs. Trafiksäkerhetsrådet säger i sin anslagsframställning att insatserna hittills varit alltför obetydliga inom väsentliga områden av trafiksäkerhetsforskningen. Det gäller bl. a. undervisning, upplysning och fordonets anpassning till människan. Kravet på ökad kunskap om människans beteende i trafiken, inte minst i tätorterna med deras oskyddade trafikanter, och en mer ingående analys av olycksfallsfrekvensen motiverar ökade insatser. I sin anslagsframställning framhåller rådet detta och nämner också utformningen av trafikmiljön och

trafiksanering som väsentliga arbetsuppgifter för den fortsatta trafiksäkerhetsforskningen. Rådet har begärt en höjning av anslaget till 3 946 000 kronor, under det att Kungl. Maj:t stannat vid 3 300 000 kronor. I motioner, liksom också i reservationen 10, har yrkats bifall till rådets äskanden. Jag tror det är mycket angeläget att forskningen får de begärda pengarna och kommer därför att yrka bifall till reservationen 10.

I detta anförande instämde herr Tobé (fp).

Herr andre vice talmannen CASSEL (m):

Herr talman! Jag kunde egentligen nöja mig med att instämma i vad herr Tobé och herr Dahlgren här anför, men jag vill ändå säga några ord om de motioner i vilka det talas om åtgärder syftande till i första hand en sänkning av olycksfallsfrekvensen med 50 procent fram till mitten av 1970-talet.

Låt mig då börja med att bekänna — jag är ledsen över att behöva säga det — att jag tror att en sådan målsättning tyvärr är litet för optimistisk. Problemen här är kolossalt svåra, och de måste angripas från en rad olika förutsättningar om vi över huvud taget skall nå resultat. Man får tålmodigt plocka procent för procent. Men det hindrar inte att oändligt stora lidanden, fruktansvärda tragedier och strömmar av blod och tårar skulle kunna undvikas, om vi verkligen gjorde alla de ansträngningar som är möjliga för att få grepp om trafikens säkerhetsfrågor.

Jag försäkrar er, ärade kammarledamöter, att ingen av oss skulle våga stiga in i ett flygplan eller upp på ett tåg, om säkerhetsfrågorna vid flyget och järnvägen skulle ägnas samma förströdda uppmärksamhet som de gör inom landsvägstrafiken. Säkerhetstjänsten inom både flyg- och järnvägstrafiken drar väldiga kostnader. Att det måste vara

### Statens trafiksäkerhetsverk: Förvaltningskostnader

likadant när det gäller trafiken med landsvägsfordon torde vara självfallet. Vi har kommit en bit på vägen när det gäller insikten om uppgiftens storlek och svårighetsgrad, men vi måste samfältt göra klart för oss att det för motåtgärder mot trafikdöden måste stå resurser till förfogande som gör kampen meningsfull. I förhållande till de mänskliga och även de ekonomiska värden som står att vinna genom en hårdare satsning på trafiksäkerheten är de summor vi nu rör oss med — det gäller även reservanternas förslag — mycket små.

Herr talman! Jag ber att få yrka bifall till reservationen 8 och kommer senare att även yrka bifall till reservationerna 9 och 10.

Herr LINDAHL (s):

Herr talman! Jag vill knyta några reflexioner till behandlingen av föreliggande motioner på det avsnitt som gäller trafiksäkerheten.

I kampen mot trafikolyckorna och i syfte att reducera deras skadeverkningsar har trafiksäkerhetsarbetet under det gångna året bedrivits på bred front i vårt land. Detta arbete fortsätter och under 1970 kan vi räkna med att nya och viktiga initiativ kommer att tas i trafiksäkerhetsarbetet. Det är inte bara statsmakterna som tar berömvärda initiativ. Allmänhetens och de stora organisationernas liksom näringslivets ökade intresse för dessa frågor är verkligen värt att notera.

Målet för vårt trafiksäkerhetsarbete är och måste i första hand vara säkerheten, och för att nå detta mål krävs det insatser på främst tre områden, nämligen beträffande vägen, fordonet och människan. Beträffande vägar och bilar kan vi knappast räkna med att någon revolutionerande utveckling är på gång. De enorma kostnaderna kommer att utgöra en effektiv broms. Billigast och effektivast kan man nå resultat om stötarna sätts in mot den

mänskliga faktorn. Just på det området tror också många experter att de största framstegen kommer att göras under 1970-talet.

Arbetet på en trafiksäkrare fordonspark genom skärpning av fordonskraven och effektivisering av fordonskontrollen har fortsatt. En rad informationsaktiviteter har genomförts syftande till att göra trafikanterna kunnigare och mera trafikmedvetna. Den omfattande trafiksäkerhetsinriktade forskningen är ett annat viktigt inslag. Frågan om samhällsplanering med inriktning på trafiksäkerheten ägnas en allt större uppmärksamhet.

Riksdagen strök i fjol kraftigt under behovet av en bättre samordning av trafiksäkerhetsarbetet. Kommunikationsministerns i år deklarerade avsikt att med jämna mellanrum ta upp informella kontakter med de ansvariga inom olika delar av trafiksäkerhetsarbetet hälsas därför med tillfredsställelse. Behovet av en sådan samordning är mycket stort.

Det pågår för övrigt många aktiviteter som inte alltid kommer fram i ramplyuset, då debatten ofta kretsar kring den ständigt aktuella frågan om anslagens storlek. En repetition skulle måhända vara motiverad.

Trafiksäkerhetsverket har uppdragit åt statens väginstitut att göra jämförelser mellan olycksläget på vägar tillåtna för hastigheten 110 km/tim och på vägar med motsvarande standard och trafikintensitet tillåtna för hastigheten 90 km/tim. Summering och bearbetning av erfarenheterna från denna verksamhet pågår nu, och i går skedde en första redovisning av detta material. Vidare pågår inom trafiksäkerhetsverket arbete med att fastställa bullergränser för fordon. Nordisk vägtrafikkommitté överarbetar sitt förslag till gemensamma nordiska trafikregler. Försöksverksamhet pågår med trafiksanering i vissa tätorter och avser redan befintliga bebyggelseområden.

**Statens trafiksäkerhetsverk: Förvaltningskostnader**

Det är, ärade kammarledamöter, min förvissning att trafiksäkerhetsarbetet under år 1970 kommer att ytterligare intensifieras i vårt land. Aktionen »Trafik och miljö», som herr Tobé omnämnde, är ett nytt och intressant initiativ av trafiksäkerhetsverket som i samarbete med naturvårdsverket, planverket och Kommunförbundet vill engagera trafikanterna i arbetet på en grundligt förbättrad trafikmiljö. Och trafikanter är vi alla, vare sig vi går, cyklar, bilar eller åker kollektivt.

Jag kan anföra ett annat exempel från ett mig närstående område, som vittnar om att värdefulla initiativ också kan tas inom näringslivet. Folksam bedriver i samarbete med professor Gerhard Voigt vid statens rättsläkarstation i Lund undersökningar av skadade bilar från trafiksäkerhetssynpunkter. Undersökningarna avser att klarlägga vilka detaljer i bilens konstruktion som orsakar personskador av olika slag och om ett funktionsfel kan ha orsakat eller bidragit till att olyckan inträffat. Undersökningsresultaten kommer att ställas till trafiksäkerhetsverkets och respektive bilfabrikanters förfogande.

I sommar kommer trafiken att övervakas intensivare än någonsin tidigare. Redan den 1 juni börjar rikspolisstyrelsen en omfattande övervakning från helikoptrar, bilar och motorcyklar. Vid tre tillfällen — vid midsommar och när industrisemestern börjar och slutar — skall det bli intensifierad övervakning: På de stora vägarna skall det finnas en polispatrull på i princip var 35 km. Inte mindre än 12 helikoptrar och 400 motorcyklar skall sättas in. Efter varje veckoslut kommer polisen att färdigställa en snabbstatistik över antalet olyckor. Redan efter en dag skall statistiken vara klar så att man kan få en bild av trafiksituationen på olika håll i landet. Denna trafikövervakning sätts in, när trafiken är som intensivast. Vi får hoppas att trafiken genom detta initiativ kommer att dämpas och att ak-

5\* — *Andra kammarens protokoll 1970. Nr 16*

tionen kan komma att rädda liv under en av årets från trafiksynpunkt farligaste perioder.

Jag har, herr talman, velat erinra om alla dessa aktiviteter som pågår runt omkring oss i vårt samhälle. Det är inte bara statsmakterna och samhället som gör insatser; det gör också enskilda och organisationer.

För nästa budgetår föreslås ett anslag till trafiksäkerhet på totalt 36 miljoner kronor, vilket är en ökning med 4,5 miljoner kronor. Højningen medger en ökning av antalet tjänster vid trafiksäkerhetsverket med 16 och av medelsanvisningen till informationsverksamheten med 1,2 miljoner kronor. Herr Tobé ansåg att denna verksamhet borde rustas upp, och det är riktigt. Här sker en upprustning från 4,8 till 6 miljoner kronor. Herr Tobé ansåg också att insatserna för trafiksäkerhetsforskning var otillräckliga, men de ökas dock med 10 procent.

Utskottet har, efter sedvanlig omsorgsfull prövning, på alla punkter följt Kungl. Maj:ts förslag. Detta betyder i klartext att vi inte ansett oss kunna biträda de motioner som vi samtidigt haft att behandla och i vilka ställs krav på nya utredningar och på ökade anslag. I sakfrågan råder — det är jag angelägen om att betona — inga delade meningar. Det är inte svårt att upprätta en önskelista som sträcker sig vida utöver vad som här föreslagits. I rådan- de läge, kännetecknat av restriktivitet, har vi emellertid inte kunnat sträcka oss längre än vad Kungl. Maj:t föreslagit.

Här som på andra områden kan naturligtvis sägas att berörda verkschefer inte har fått så mycket som de begärt. Herr Tobé var också inne på detta. Och det är riktigt — prutningar förekommer även här, prutningar sker på de angelägnaste områden. Generaldirektör Skiöld i trafiksäkerhetsverket, som är en realistisk person, har i en tidningsintervju uttalat att han för egen del

**Statens trafiksäkerhetsverk: Förvaltningskostnader**

inte är besviken utan att verket relativt sett fått en ganska positiv behandling.

Det är naturligtvis lätt för oppositionen att här bjuda över. Men man löser inte dessa problem heller med oppositionens förslag. Det pågår ett ambitiöst och, vågar jag säga, på många områden framgångsrikt trafiksäkerhetsarbete som engagerar samhället, många organisationer och enskilda människor. Trafiksäkerhetspolitiken kommer — det är min bestämda uppfattning — att bli en av de stora och engagerande frågorna under 1970-talet.

Herr talman! Med dessa ord ber jag att få yrka avslag på reservationerna 8 och 9 samt bifall till utskottets hemställan.

I detta anförande instämde herr *Zachrisson* (s).

Herr **TOBÉ** (fp):

Herr talman! Herr Lindahl har tagit till sin uppgift att tala om att det är ganska väl beställt på detta område. Han medgav att situationen inte är bra men han ansåg att de åtgärder som vidtagits var till fyllest för närvarande, varför man inte borde lägga ut mera pengar på detta område. De reservationer som jag talade för är i varje fall inte omedelbart penningslukande. Vi har inte kunnat finna annat än att fastän man har inrättat ett nytt verk för trafiksäkerheten och givit verket en dopattest som går ut på att det skall bli ett enhetligt grepp över trafiksäkerheten, så har man i mycket ringa grad tillmötesgått verkets egna önskningsar, fastän dessa varit välmotiverade.

Vi har särskilt tagit fasta på att verket inte fått möjlighet att mera långsiktigt studera frågor som framlagts av regeringen och andra och som har med dessa problem att göra. Verket har måst inskränka sig till kortsiktiga lösningar. Kritik har riktats mot trafiksäkerhetsverket i en del avseenden, men denna kritik har nog berott på att verket inte

haft möjlighet att riktigt följa upp verkningarna av olika åtgärder, hastighetsbegränsningar och annat. Vi vill ge verket möjlighet att ta upp dessa frågor till behandling, och vi har inte begärt något belopp just nu. Det gäller en halv miljon kronor av de 12 miljoner som prutats, men vi har inte sagt att man skulle anslå denna summa omedelbart utan endast att det bör ske snarast möjligt.

Förslaget om övervakning låter bra i herr Lindahls tappning, men finns verkligen polispersonal tillgänglig för dessa uppgifter. Jag är inte alldeles övertygad om detta. Herr Lindahl har väl större möjligheter än jag att bedöma detta. Men när vi för en tid sedan diskuterade anslagen till polisen, framförde folkpartiet åsikten att det inte fanns tillräckligt med polispersonal för att klara de trafiksäkerhetsfrågor som polisen bör ha hand om och yrkade på förstärkning.

Beträffande tredelningen väg—fordon—människa sade herr Lindahl, att det är delen människa som man nu kan komma längst med. Vi har kommit ganska långt i fråga om vägarna, men åtgärder här är naturligtvis långsamt verkande medel. Det är glädjande att se att man trots motstånd på vägsidan föreslår sådana här saker.

En vägtrafikutredning skedde under 1950-talet. Från planerarhåll framhöll vi för denna utredning att ett av de viktigaste medlen för trafiksäkerhet är att ordna med en separering av trafiken så att inte olika trafikslag kommer i beröring med varandra. De sakkunniga som satt i denna vägutredning sade då, att vårt förslag inte vore någonting att bry sig om; det skulle gå så långsamt att bygga om vägar o. s. v. Nu är dock trenden den att man gör så vid byggandet av nya stadsdelar.

Beträffande fordonen vill jag framhålla att vi väl har varit litet valhänta. Det är alldeles uppenbart att detta hänger ihop med den internationella



**Statens trafiksäkerhetsverk: Förvaltningskostnader**

bilmarknaden. I detta fall är en uppstramning säkert nödvändig.

Herr andre vice talmannen CASSEL (m):

Herr talman! När man hör herr Lindahl berätta om allt som sker på våra vägar, får man lätt en föreställning att allting är bra som det är. Så är dock inte alls fallet. Under det budgetår som ligger framför oss kommer minst tusen människor att bli ihjälslagna i trafiken. Hur många som blir lemlästade och för all framtid oförmögna att kunna röra sig skall jag inte sia om, men det kanske blir tio gånger så många.

Det finns möjligheter att undvika många av de olyckorna. Många av dessa dödsfall behöver inte inträffa. Skulle vi med ytterligare åtgärder från samhällets sida kunna förhindra några sådana olyckor, kan det då vara förenat med humanitet och människokärlek att låta bli det?

Tror verkligen herr Essen Lindahl att prutningar på trafiksäkerhetsområdet är god ekonomi? Jag är för min del övertygad om att det är en utomordentligt dålig form av sparsamhet.

Herr LINDAHL (s):

Herr talman! Risken att bli beskylld för att ha sagt att allting är bra är uppenbar så fort man går upp och berättar om hur det verkligen ligger till. Jag tänkte att det var nyttigt att i denna debatt erinra om de aktiviteter som pågår runt omkring oss i vårt samhälle, och jag tog upp tre konkreta exempel. Jag ville inför kammaren redovisa att samhället men också organisationer och enskilda människor tar många värdefulla initiativ, men jag vill inte därför bli beskylld för att ha stått här och sagt att allting är bra som det är. Tvärtom, jag är lika medveten som någon annan här i kammaren om behovet av ökade insatser. Men det kan aldrig vara fel att i en debatt som rör trafiksäkerheten och som berör varje avlägsen plats i

vårt land erinra om olika aktiviteter som pågår.

Det är för övrigt intressant att notera att t. o. m. en så välinformerad samhällsmedborgare som herr Tobé är en aning överraskad inför mitt besked om den övervakning som kommer att ske i rikspolisens regi över hela landet i sommar. Herr Tobé frågade: Finns den här polisen? Ett faktum är att bakom denna aktivitet naturligtvis finns en omsorgsfull planering. Denna stora trafiksäkerhetsaktion är mycket väl förberedd. Länspolischeferna har varit i Stockholm och givit sitt godkännande till planernas förverkligande, och man satsar alla de resurser polisen förfogar över i detta, som alla anser, så viktiga arbete. Om inte ens herr Tobé är riktigt väl informerad, så kan det ju finnas risk för att många människor inte känner till det som ändå sker runt omkring oss i samhället.

Herr Tobé gör sig till tolk för reservationen 8, i vilken föreslås inrättande av en utredningsbyrå, och han framhåller mycket kraftigt att det har skett en reducering av resurserna för trafiksäkerhetsverket. Det är riktigt. Jag nämnde i mitt första inlägg att inte heller chefen för trafiksäkerhetsverket hundra procentigt har fått vad han önskar, och han delar detta öde med alla andra verkschefer i vårt land.

När herr Tobé nu begär en utredningsbyrå är min replik bara, att vad som än sägs pågår det ett relativt omfattande utredningsarbete. Vi har i statsutskottets fjärde avdelning fått ta del av planer av långtidskaraktär, utformade inom trafiksäkerhetsverket, som enligt mitt förmenande är ganska imponerande. Därför kan vi i dagens situation inte tillstyrka förslaget om till sättande av en utredningsbyrå inom trafiksäkerhetsverket.

Vi påpekar också att Kungl. Maj:ts förslag ändå innebär en fortsatt förstärkning av verkets resurser. Nya tjänster tillkommer, informationsverksam-



**Statens trafiksäkerhetsverk: Förvaltningskostnader**

heten utökas, och man får dessutom material för fortsatta undersökningar. Vi vill inte heller genom ett uttalande av riksdagen i denna fråga föregripa höstens budgetbehandling. Anslagen för budgetåret 1971/72 får vi anledning att återkomma till.

Så har vi då reservationen 9, vari föreslås en utredning rörande trafiksäkerheten. Jag är glad att kunna konstatera att reservanterna inledningsvis erkänner att »ansträngningarna att minska olycksfrekvensen på vägarna intensifierats». Vi är överens om det, och det är bra. Reservanterna föreslår likväl åtgärder av skilda slag och tar upp många av de olika frågor som ständigt är föremål för debatt och utredningar: säkrare fordon, bättre utbildade förare, högre vägstandard etc. Jag har med de tre exemplen i mitt förra anförande framhållit att det på alla dessa områden görs betydande insatser av trafiksäkerhetsverket, av rikspolisens och av näringslivet.

Majoriteten erinrar i utlåtandet om att vi 1968 och 1969 har uttalat oss för angelägenheten av ett samlat grepp på trafiksäkerhetsfrågorna. Jag vill, herr Tobé, framhålla att trafiksäkerhetsverket, som många gånger klandras och som naturligtvis har bristande resurser, enligt mitt förmenande är den nya och stora insatsen i vårt trafiksäkerhetsarbete. Verket har ändå inte varit i verksamhet under längre tid än sedan den 1 januari 1968. Med detta verk har vi försökt att åstadkomma det samlande grepp på dessa frågor som herr Tobé efterlyser. Jag vill erinra om att vid trafiksäkerhetsverket har bildats en planeringsnämnd med representanter för statliga myndigheter som arbetar med många av dessa frågor: arbetarskydd, bebyggelseplanering, väghållning, skolväsende, trafikövervakning, fordonskontroll, trafikregler, förarutbildning, information, sjukvård, forskning, materialprov, miljövård och försvaret. Man har också samarbete med

representanter för landsting, kommuner och AB Svensk bilprovning.

Men när jag nu säger detta innebär det inte att jag är nöjd — det är jag naturligtvis inte. Jag vill bara för att debatten inte skall komma snett erinra om vilka intensiva ansträngningar som på många håll i vårt samhälle görs. Det aktuella utredningsarbetet omfattar inte mindre än elva punkter på olika områden, och ett nytt program har signalerats för tiden efter den 30 juni 1970.

Jag vill i detta sammanhang också erinra om att Kungl. Maj:t innevarande år — om jag minns rätt var det den 30 januari — har tillsatt en arbetsgrupp. Särskilt sakkunniga skall överarbeta och komplettera de förslag som har framlagts i 1964 års transportforskningsutrednings betänkande angående transportforskningens organisation.

Trafiksäkerhetsforskningen utgör ett viktigt instrument vid handläggningen av trafiksäkerhetsfrågor och härvidlag fordras ett samarbete med den trafiktekniska forskningen. Avsikten är att utredningen skall arbeta snabbt och att proposition skall föreläggas 1971 års riksdag.

Mot denna bakgrund avstyrker utskottsmajoriteten det utredningskrav som framförs i reservationerna under denna punkt.

Herr TOBÉ (fp):

Herr talman! När herr Lindahl talar om de 11 punkterna är det alldeles klart att det behövs resurser för att tillmötesgå de önskemål som tas upp under åtminstone några av punkterna. Sådana resurser har vi velat ge trafiksäkerhetsverket.

Herr Lindahl tog bl. a. upp frågan om tillgängliga polisstyrkor. Såsom ledamot av rikspolisstyrelsen är herr Lindahl naturligtvis välinformerad, men när vi för någon tid sedan reserverade oss för en större rekrytering till polisverket följde vi rikspolisstyrelsens äskanden, som jag antar herr Lindahl har

**Statens trafiksäkerhetsverk: Förvaltningskostnader**

varit med om att utforma.

Nu är herr Lindahl alltså nöjd med det som blev riksdagens beslut efter nedprutning av rikspolisstyrelsens egna äskanden.

Beträffande trafiksäkerhetspolitiken poängterade jag att reservationen 9 vill lägga ansvaret för det fortsatta arbetet på politiker. Det är inte fråga om teknik av olika slag — fordonsteknik, vägteknik, psykologi o. s. v. — utan det gäller att med utgångspunkt i de resultat man får från forskare och vetenskapsmän föra en trafiksäkerhetspolitik och göra prioriteringar av olika åtgärder. Det är en politisk uppgift, och det är därför som vi föreslår en sådan utredning. Den utredning som herr Lindahl nämnde och som avser transportproblem tror jag har ytterst litet med dessa frågor att göra.

Härmed var överläggningen slutad.

*Mom. 1*

Utskottets hemställan bifölls.

*Mom. 2*

Herr talmannen gav propositioner dels på bifall till utskottets hemställan, dels ock på bifall till reservationen 8; och fann herr talmannen den förra propositionen vara med övervägande ja besvarad. Herr andre vice talmannen Casse begärde emellertid votering, i anledning varav efter given varsel följande voteringsproposition upplästes och godkändes:

Den, som vill, att kammaren bifaller statsutskottets hemställan i punkten 3 mom. 2 i utskottets utlåtande nr 6, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, har kammaren bifallit reservationen 8 av herr Bohman m. fl.

Sedan kammarens ledamöter härefter intagit sina platser och voteringspropositionen blivit ännu en gång uppläst, verkställdes omröstning genom uppresning. Herr talmannen tillkännagav, att han funne flertalet av kammarens ledamöter ha röstat för ja-propositionen. Herr Tobé begärde emellertid rösträkning, varför votering medelst omröstningsapparat verkställdes. Därvid avgavs 89 ja och 69 nej, varjämte 2 av kammarens ledamöter förklarade sig avstå från att rösta.

Kammaren hade alltså bifallit utskottets hemställan.

*Mom. 3*

Herr talmannen gav propositioner dels på bifall till utskottets hemställan, dels ock på bifall till reservationen 9; och fann herr talmannen den förra propositionen vara med övervägande ja besvarad. Herr Tobé begärde emellertid votering, i anledning varav efter given varsel följande voteringsproposition upplästes och godkändes:

Den, som vill, att kammaren bifaller statsutskottets hemställan i punkten 3 mom. 3 i utskottets utlåtande nr 6, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, har kammaren bifallit reservationen 9 av herr Bohman m. fl.

Sedan kammarens ledamöter härefter intagit sina platser och voteringspropositionen blivit ännu en gång uppläst, verkställdes omröstning genom uppresning. Herr talmannen tillkännagav, att han funne flertalet av kammarens ledamöter ha röstat för ja-propositionen. Herr Tobé begärde emellertid rösträkning, varför votering medelst omröstningsapparat verkställdes. Därvid avgavs 88 ja och 70 nej, varjämte 1

**Trafiksäkerhetsforskning**

av kammarens ledamöter förklarade sig avstå från att rösta.

Kammaren hade alltså bifallit utskottets hemställan.

*Mom. 4*

Utskottets hemställan bifölls.

*Punkten 4*

Utskottets hemställan bifölls.

*Punkten 5*

(Denna punkt hade debatterats i samband med behandlingen av punkten 3 i det föregående.)

**Trafiksäkerhetsforskning**

Kungl. Maj:t hade (punkt C 5, s. 59—62) föreslagit riksdagen att till Trafiksäkerhetsforskning för budgetåret 1970/71 anvisa ett reservationsanslag av 3 300 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen.

I de likalydande motionerna I: 714 av herrar *Helén* och *Bengtson* samt II: 552 av herrar *Hedlund* och *Gustafson* i Göteborg hade, såvitt nu var i fråga, hemställts att riksdagen måtte till Trafiksäkerhetsforskning för budgetåret 1970/71 anvisa ett reservationsanslag av 3 946 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen.

Utskottet hemställde,

att riksdagen måtte med bifall till Kungl. Maj:ts förslag och med avslag å motionerna I: 714 och II: 552, nämnda motioner såvitt nu var i fråga, till Trafiksäkerhetsforskning för budgetåret 1970/71 anvisa ett reservationsanslag av 3 300 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen.

Reservation hade avgivits

10. beträffande *medelsanvisningen* av herrar *Bohman* (m), *Axel Andersson* (fp), *Per Jacobsson* (fp), *Bengtson* (cp), *Eric Peterson* (fp), *Strandberg* (m), *Johan Olsson* (cp), *Eliasson* i

*Sundborn* (cp), *Gustafson* i Göteborg (fp), *Nordstrandh* (m), *Cassel* (m), *Dahlgren* (cp), *Westberg* i Ljusdal (fp), och *Sundman* (cp), som ansett att utskottet bort hemställa,

att riksdagen måtte i anledning av Kungl. Maj:ts förslag samt med bifall till motionerna I: 714 och II: 552, nämnda motioner såvitt nu var i fråga, till Trafiksäkerhetsforskning för budgetåret 1970/71 anvisa ett reservationsanslag av 3 946 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen.

Punkten föredrogs; och anförde därvid:

Herr **DAHLGREN** (cp):

Herr talman! Jag ber att få yrka bifall till reservationen 10.

Herr **LINDAHL** (s):

Herr talman! Jag ber att få yrka bifall till utskottets hemställan.

Härmed var överläggningen slutad.

Herr talmannen gav propositioner dels på bifall till utskottets hemställan, dels ock på bifall till reservationen 10; och fann herr talmannen den förra propositionen vara med övervägande ja besvarad. Herr Dahlgren begärde emellertid votering, i anledning varav efter given varsel följande voteringsproposition upplästes och godkändes:

Den, som vill, att kammaren bifaller statsutskottets hemställan i punkten 5 i utskottets utlåtande nr 6, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, har kammaren bifallit reservationen 10 av herr Bohman m. fl.

Sedan kammarens ledamöter härefter intagit sina platser och voteringspropositionen blivit ännu en gång uppläst, verkställdes omröstning genom uppresning. Herr talmannen tillkänna-

**Ersättning till statens järnvägar för drift av icke lönsamma järnvägslinjer m. m.**

gav, att han funne flertalet av kammarens ledamöter ha röstat för ja-propositionen. Herr Dahlgren begärde emellertid rösträkning, varför votering medelst omröstningsapparat verkställdes. Därvid avgavs 88 ja och 69 nej.

Kammaren hade alltså bifallit utskottets hemställan.

**Punkterna 6—9**

Vad utskottet hemställt bifölls.

**Punkten 10****Ersättning till statens järnvägar för drift av icke lönsamma järnvägslinjer m. m.**

Sedan punkten föredragits anförde

Herr JONSSON i Mora (fp):

Herr talman! Jag vill helt kort säga ett par ord om vissa motionspar som har väckts och behandlats i anslutning till förevarande punkt i statsutskottets utlåtande. Det gäller till en början motionerna I: 84 och II: 97, som avser det s.k. 67-kortets giltighet. I motionerna har vi begärt att kortets giltighet skall utvidgas att gälla även för änkepensionärer.

Vi väckte motioner av samma innehåll också föregående år. Motionerna avstyrktes då av utskottet bland annat med den motiveringen att det skulle vara svårt att här göra en avgränsning, och riksdagen avslag motionerna.

I de i år väckta motionerna har vi som en möjlig riktpunkt angett en gräns vid 60 års ålder, då t. ex. en maka kan få åtnjuta hustrutillägg om maken har folkpension. Om under vissa förhållanden hustrutillägget omvandlas till en änkepension, mister hon denna förmån. Därför menar vi att det hade varit en fördel för en änka att få behålla den förmånen. Vårt yrkande har nu också avstyrkts av utskottet i dess utlåtande

under förevarande punkt. Utskottet hänvisar till de pågående ständiga utredningarna om revision av rabattsystemet inom SJ.

Utskottet säger att vad motionärerna anført i och för sig framstår som beaktansvärt. Utskottet utgår emellertid från att frågor av detta slag kommer att uppmärksammas i samband med de fortlöpande revisionerna av rabattsystemet inom SJ.

Jag vill gärna stryka under att jag anser det ganska angeläget att man också kunde komma till en lösning i denna fråga.

Det andra motionsparet är I: 139 och II: 157 där vi föreslagit att man skulle kunna utvidga 67-kortet att gälla även vid resa i första klass på järnväg. Man har gjort en utredning härom inom SJ och kommit fram till att det inte skulle vara företagsekonomiskt motiverat.

I vår motion har vi emellertid framhållit att det skulle vara en fördel om äldre makar i förekommande fall skulle kunna utnyttja första klass sovvagn. Det skulle öppnas möjlighet härtill om 67-kortet också gällde vid resa i första klass. Som jag nyss sade har man kommit fram till att det inte skulle vara företagsekonomiskt motiverat, utan att det skulle föranleda ett anslag över budgeten.

Jag har, herr talman, velat understryka att det skulle varit önskvärt att komma fram till en lösning även i denna fråga och utvidga förmånen, men med hänsyn till att det just i detta fall krävs ett anslag över budgeten anser jag mig i detta läge icke kunna yrka bifall till motionen.

Jag ber, herr talman, att få detta antecknat till protokollet. Jag vill gärna understryka angelägenheten av en lösning av de frågor som tagits upp i dessa båda motionspar.

Jag har i övrigt intet yrkande.

Vidare yttrades ej.

Vad utskottet hemställt bifölls.

**Punkten 11****Ersättning till trafikföretag för drift av icke lönsamma busslinjer**

Kungl. Maj:t hade (punkt F 2, s. 121—122) föreslagit riksdagen att till Ersättning till trafikföretag för drift av icke lönsamma busslinjer för budgetåret 1970/71 anvisa ett reservationsanslag av 11 200 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen.

I detta sammanhang hade utskottet behandlat

*dels* de likalydande motionerna I: 10 av herr *Strandberg m. fl.* samt II: 61 av herrar *Petersson* i Gäddvik och *Nilsson* i Agnäs, vari hemställts att riksdagen måtte besluta att den generella gränsen för bidragsgivning till icke lönsamma busslinjer höjdes till 3 kr. per bidragsberättigad vagnmil samt att riksdagen till Ersättning till trafikföretag för drift av icke lönsamma busslinjer för budgetåret 1970/71 måtte anvisa ett reservationsanslag av 13 500 000 kr. att avräknas mot automobilskattemedlen,

*dels* de likalydande motionerna I: 295 av herrar *Eric Peterson* och *Axel Kristiansson* samt II: 327 av herrar *Josefson* i Arrie och *Tobé*, vari hemställts att riksdagen måtte till Ersättning till trafikföretag för drift av icke lönsamma busslinjer under sjätte huvudtiteln för budgetåret 1970/71 anvisa ett reservationsanslag av 13 500 000 kr. att avräknas mot automobilskattemedlen,

*dels* de likalydande motionerna I: 294 av herrar *Svante Kristiansson* och *Mårtensson* samt II: 326 av herrar *Johnsson* i Blentarp och *Jönsson* i Arlöv.

Utskottet hemställde,

1. att riksdagen måtte med bifall till Kungl. Maj:ts förslag och med avslag å motionerna I: 10 och II: 61 samt I: 295 och II: 327 till Ersättning till trafikföretag för drift av icke lönsamma busslinjer för budgetåret 1970/71 anvisa ett reservationsanslag av 11 200 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen,

2. att riksdagen måtte avslå motionerna I: 294 och II: 326.

Reservation hade avgivits

12. beträffande *medelsanvisningen* av herrar *Bohman* (m), *Axel Andersson* (fp), *Per Jacobsson* (fp), *Bengtson* (cp), *Eric Peterson* (fp), *Strandberg* (m), *Johan Olsson* (cp), *Eliasson* i Sundborn (cp), *Gustafson* i Göteborg (fp), *Nordstrandh* (m), *Cassel* (m), *Dahlgren* (cp), *Westberg* i Ljusdal (fp) och *Sundman* (cp), som ansett att utskottet under 1 bort hemställa,

att riksdagen måtte i anledning av Kungl. Maj:ts förslag och med bifall till motionerna I: 10 och II: 61 samt I: 295 och II: 327 till Ersättning till trafikföretag för drift av icke lönsamma busslinjer för budgetåret 1970/71 anvisa ett reservationsanslag av 13 500 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen.

Punkten föredrogs; och anförde därvid:

Herr **TOBÉ** (fp):

Herr talman! Reservationen 12 vid punkten 11 gäller understöd till icke lönsamma busslinjer, alltså en motsvarighet till kollektivbiljetten vid SJ. Reservationen grundar sig på ett motionspar, I: 295 och II: 327.

Kollektivbiljetten utgår för innevarande budgetår med ca 10 miljoner kronor. Statens transportnämnd har hand om utdelningen av medlen efter yttrande av länsstyrelserna. På grundval av de inströmmade ansökningarna beräknades för kalenderåret 1968 att underskottet på dessa busslinjer var 41,7 miljoner kronor, vilket skall jämföras med ca 10 miljoner kronor i bidrag. Under 1969 räknar man med att underskottet är i stort sett 50 miljoner kronor.

Statens transportnämnd har med utgångspunkt i detta och för att hålla en dryg femtedel i bidrag föreslagit att man skulle höja ersättningen per vagnmil till 3 kronor från 2 kronor 50 öre som utgått tidigare. Departementschefen har inte gått med på detta utan har

**Ersättning till trafikföretag för drift av icke lönsamma busslinjer**

stannat för att föreslå 11,29 miljoner kronor. Transportnämnden föreslog ytterligare 2,26 miljoner kronor. Vår motion och reservation innebär att man skulle acceptera transportnämndens förslag och få sammanlagt 13,55 miljoner kronor. Dessutom är att märka att ungefär en tredjedel av beloppet går tillbaka till staten i form av bidrag till statliga busslinjer som inte bär sig.

I glesbygderna, som det här framför allt gäller, är det stora problemet frånvaron av den grundläggande kommunikationsservicen, något som i första hand drabbar handikappade och äldre personer och i övrigt sådana människor som inte disponerar egen bil eller har tillgång till bil på annat sätt. Det blir då ett krav att samhället hjälper till att upprätthålla sådan grundläggande kommunikationsservice som inte är direkt lönsam. Ungefär de här orden — de är inte direkt citerade — har jag tagit från den publikation som trafik säkerhetsverket har utgett och som åberopats i den föregående debatten.

Detta gäller alltså glesbygdspolitiken i första hand. I proposition 84, som behandlar transportstödet såsom regionalpolitiskt medel, undantas persontrafiken. Där får man alltså ingen hjälp. Vi motionärer och reservanter tycker emellertid att det är viktigt att satsa detta blygsamma belopp på de olönsamma busslinjerna. Har en busslinje en gång blivit nedlagd, är det nämligen svårt att ta upp den igen.

Detta är inte någon bot för glesbygdspollen, men det är åtminstone ett uppehållande försvar för glesbygden i avvaktan på att regionalpolitiskt verkande medel i övrigt skall göra verkan.

Jag vill sluta med att åberopa vad herr Zachrisson sade i den tidigare vägdebatten här. Det var tal om solidaritet i olika sammanhang och han talade då också om solidaritet med glesbygden och sade: Vi hör ihop, storsadsområden och glesbygder. Till den solidariteten hör att man satsar det

blygsamma beloppet på de olönsamma busslinjerna.

Jag ber att få yrka bifall till reservationen 12.

Herr JOSEFSON i Arrie (cp):

Herr talman! Denna fråga har varit föremål för riksdagens behandling under en följd av år. I reservationen 12 liksom i motionen från mittenpartierna har vi krävt en uppräknings av bidraget från nuvarande 2 kronor 50 öre till 3 kronor per vagnmil. Som motivering för detta vill jag dels framhålla de ökade kostnader som vederbörande företag har fått vidkännas, dels att en utredning angående just denna fråga pågår. De ekonomiska förutsättningarna för dessa busslinjer bör inte försämrats under den tid utredningen pågår.

Nu säger visserligen utskottet att någon försämring i kostnadshänseende inte har skett procentuellt sett, men vi skall väl ändå inte räkna enbart i procent. I realiteten — d. v. s. i kronor räknat — får företagen bära en större förlust nu än tidigare, och det föreligger risk för att ytterligare linjer läggs ner under den tid då frågan utreds. Staten har ett ansvar för den kollektiva trafikens bestående, och den blygsamma höjning av anslaget som begärts i reservationen borde kunna biträdas.

När statsutskottet år 1968 behandlade detta ärende ville utskottet kraftigt understryka vikten av att utredningen bedrevs skyndsamt samt att av dess arbete föranledda förslag om möjligt skulle läggas fram redan till påföljande års riksdag. Nu blev det inte så; i dag behandlar vi 1970 års statsverksproposition, och fortfarande har inget utredningsförslag lagts fram. Jag beklagar detta dels med hänsyn till den osäkerhet framtiden kommer att innebära för berörda del av den kollektiva trafiken, dels därför att det i dag pågår en omfattande indragning av busslinjer på landsbygden.

Det är i högsta grad angeläget att ut-



### Ersättning till trafikföretag för drift av icke lönsamma busslinjer

redningsarbetet bedrivs med största intensitet och att de regionala och lokala trafikförsörjningsplaner upprättas som riksdagen i höstas uttalade sig för.

De kollektiva trafikmedlen är fortfarande för en stor grupp människor, framför allt de äldre, det enda trafikmedel som står till förfogande, och jag anser att staten bör stödja den kollektiva trafiken så att vi inte skall behöva konstatera att ytterligare busslinjer läggs ner medan utredning pågår.

Herr talman! Med denna motivering ber jag att få yrka bifall till den vid statsutskottets utlåtande nr 6 fogade reservationen 12 av herr Bohman m. fl.

Herr andre vice talmannen CASSEL (m):

Herr talman! När utskottet skulle skriva på denna punkt avstyrktes framställningen om högre bidrag under den vanliga motiveringen att utredning pågår. Visst vet vi reserverna lika väl som majoriteten att utredning pågår och har pågått ganska länge angående möjligheterna att förbättra stödet till busstrafiken i glesbygderna. Men det finns ett gammalt talesätt om att medan gräset växer bör kon inte tillåtas att dö.

Det är inte möjligt att hålla liv i de många avfolkningsbygderna i Norrland, Dalarna, Värmland och på många andra ställen i vårt land eller att ens på ett något så när rimligt sätt sörja för de människor — många äldre — som lever kvar där, om man inte håller något kollektivt trafikmedel i gång. De är inte i den ställningen att de kan köra bil, och de har inte ekonomiska möjligheter att skaffa sig bil. De behöver ha något kollektivt trafikmedel. Eftersom järnvägsdriften blir dyrare och tågen dras in, är det bussarna som får fortsätta. Bussarna måste gå i glesbygden; eljest blir den del av befolkningen som inte har egen bil, som jag sade, helt isolerad och utan möjligheter att klara sig. Jag upprepar att dessa bussar måste gå och att de också gör det. Men

eftersom de statliga bidragen inte räcker till för att driften skall bli lönsam och alldeles särskilt inte räcker till lönsam drift, sedan staten i olika etapper 1966 och 1967 har lagt på ökade fordonsskatter och ökade drivmedelsskatter så att dessa företag belastas med en ytterligare börda på 8,5 miljoner kronor, tvingas kommunerna att ge egna subventioner vid sidan av de statliga. Detta kan, ärade kammarledamöter, inte vara rationellt. Dessutom måste det anses vara i högsta grad obilligt att belasta just de fattigaste avfolkningskommunerna med sådana utgifter som staten fullt ut borde betala.

Jag ber, herr talman, att få yrka bifall till reservationen 12 vid denna punkt.

Herr JOHANSSON i Blentarp (s):

Herr talman! Under punkt 11 i statsutskottets utlåtande nr 6 har statsutskottet behandlat motionen II: 326 som jag väckt tillsammans med herr Jönsson i Arlov. I motionen aktualiseras vissa åtgärder för att en effektivisering av glesbygdskommunikationerna skall komma till stånd. I motionen påtalas den misshushållning som sker inom stora delar av transportväsendet i glesbygden. Det kan konstateras att resursanvändningen för större fordon är bristfällig, detta i stort sett beroende på den form av tillståndsgivning som vi har i dag för de allmänna kommunikationerna, där det ej finns någon som helst samordning mellan skoltransporter och allmänna kommunikationer. Det fordras en samordning här, då det knappast kan vara riktigt, att fordon i 150 000-kronorsklassen används för en tur på morgonen och en på kvällen samtidigt som ett annat företag med lika kostbara fordon kör kollektivtrafik på dagen. Samma är förhållandet med personalanvändningen inom dessa områden.

Med anledning av detta anför utskottet att det föreligger ett växande intresse från kommunernas sida att aktivt

**Ersättning till trafikföretag för drift av icke lönsamma busslinjer**

medverka till att de lokala trafikfrågorna får en bättre lösning. Man säger också att kommunerna i vissa fall har medverkat vid organiserandet av kollektiv trafik genom att ordna transporter med taxi och skolbussar som även får utnyttjas av äldre personer.

Herr talman! Visst skall kommunerna medverka och gör det också, men otidsenliga tillståndsregler hindrar dem, såsom också framgår av motionen, vilket dock utskottet ej tycks ha uppfattat. Utskottet hänvisar vidare till gjord utredning om tillfredsställande trafikförsörjning i glesbygden. Man hänvisar till den planering för lokal trafikservice för Vilhelmina kommun som skett, där avsikten varit, att planeringen skall kunna tjäna som modell för andra kommuner med liknande trafikförsörjningsproblem. Kostnaderna för sådan trafikservice beaktas vid prövningen av framställning om extra skatteutjämningsbidrag. Det verkar ju onekligen som om utskottet tror att utvecklingen stått stilla sedan Vilhelminaplanerna redovisades 1968. Det finns i dag kommuner som kommit mycket längre när det gäller glesbygdstransporterna. Det vägläggande har där varit samordningen mellan olika transportsystem inom kommuner och kommunblock. Det har låtit sig göra genom att linjetrafiken sammankopplats med skoltransporter. Dessa företag, som då fått sina grundkostnader täckta genom skoltransporterna, har kunnat klara allmänna kommunikationer under tiden mellan skoltransporterna och på så sätt kunnat köra med betydligt mindre trafikunderlag än vad som annars skulle ha varit erforderligt.

Detta system är tyvärr ej genomförbart överallt, då det finns koncessionsinnehavare och kommunala styrelser som ej vill medverka till en sådan samordning. I sådana fall måste frågan falla, och det blir till nackdel för alla.

Utskottet framhåller att detta beaktas vid prövning av framställning om extra skatteutjämning, vilken är riktigt. Men

när beaktas det vid bidragsgivande till icke lönsamma linjer genom milersättning? Det måste vara ett villkor att dessa transporter samordnas om bidrag av något slag skall utgå från samhället.

Som exempel på detta kan jag anföra att fem kommunblock i Skåne planerar en gemensam skoltransportorganisation som skall samordnas med allmänna kommunikationer inom området. Denna plan berör fem företag som har koncession på olika linjer inom området. Skulle något av företagen säga nej faller frågan med åtföljande högre kostnader för kommunerna. Kommer samordningen till stånd sjunker den beräknade transportkostnaden på ca 2 miljoner med mellan 300 000 och 400 000 kronor.

Jag har med det sagda velat framhålla vikten av att det blir en obligatorisk samordning, om något slags bidrag skall utgå till trafikföretag eller kommuner.

Till sist vill jag, med anledning av att utskottet hänvisar till två pågående utredningar, fråga utskottets talesman vilken av utredningarna som har denna fråga till behandling. Kanske båda arbetar med den? Såvitt jag kunnat se framgår det inte av direktiven om samordningen av tillståndsgivningen för kollektiv trafik och skolbarnstransporter ingår i uppdragen som ett villkor för bidrag men det är ju möjligt. Jag kan ha fel. Men om detta är utredningarnas uppgift borde utskottet ha överlämnat motionen till dem.

Herr talman! Jag har inte något yrkande.

I detta anförande instämde herr *Jönsson* i Arlöv (s).

Herr **ZACHRISSON** (s):

Herr talman! Det är inte mer än något över två år sedan vi höjde bidragen under förevarande anslagspost med 50 öre per vagnmil bidragsgrundande trafikarbete. Inte förrän under fjolåret fick denna höjning någon verkan. Genom

**Ersättning till trafikföretag för drift av icke lönsamma busslinjer**

denna insats bröts den trend som bildar utgångspunkt för motionärernas argumentering.

Bidragstäckningen under fjolåret var jämfört med tidigare år relativt gynnsam. Dessutom pågår, såsom flera talare antytt, den s. k. bussbidragsutredningen som skall se över formerna för bidragsgivningen. Den varslas bli färdig i år.

Låt mig, herr Tobé, till slut säga att solidaritet ju också kan uttryckas genom ett gediget planeringsarbete.

Herr talman! Jag ber med det anförda att få yrka bifall till statsutskottets hemställan på denna punkt.

Härmed var överläggningen slutad.

*Mom. 1*

Herr talmannen gav propositioner dels på bifall till utskottets hemställan, dels ock på bifall till reservationen 12; och fann herr talmannen den förra propositionen vara med övervägande ja besvarad. Herr Tobé begärde emellertid votering, i anledning varav efter given varsel följande voteringsproposition upplästes och godkändes:

Den, som vill, att kammaren bifaller statsutskottets hemställan i punkten 11 mom. 1 i utskottets utlåtande nr 6, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, har kammaren bifallit reservationen 12 av herr Bohman m. fl.

Sedan kammarens ledamöter härefter intagit sina platser och voteringspropositionen blivit ännu en gång uppläst, verkställdes omröstning genom upprensning. Herr talmannen tillkännagav, att han funne flertalet av kammarens ledamöter ha röstat för ja-propositionen. Herr Tobé begärde emellertid rösträkning, varför votering medelst

omröstningsapparat verkställdes. Därvid avgavs 90 ja och 70 nej.

Kammaren hade alltså bifallit utskottets hemställan.

*Mom. 2*

Utskottets hemställan bifölls.

*Punkterna 12 och 13*

Vad utskottet hemställt bifölls.

På förslag av herr talmannen beslöt kammaren att uppskjuta behandlingen av återstående på föredragningslistan upptagna ärenden till kammarens sammanträde onsdagen den 15 innevarande april.

## § 19

Tillkännagavs, att följande Kungl. Maj:ts propositioner överlämnats till kammaren:

nr 31, angående regionmusik,

nr 100, med förslag till lag om fortsatt giltighet av lagen (1952:98) med särskilda bestämmelser om tvångsmedel i vissa brottmål, och

nr 104, om vissa pensionsfrågor, m. m.

Dessa propositioner bordlades.

## § 20

Anmälades följande motioner:

i anledning av Kungl. Maj:ts proposition nr 75, med förslag om den fortsatta regionalpolitiska stödverksamheten, m. m., motionerna:

nr 1287, av herr *Andersson* i Örebro, och

nr 1288, av herr *Nilsson* i Östersund m. fl.;

i anledning av Kungl. Maj:ts proposition nr 84, angående transportstöd som regionalpolitiskt medel, motionerna:

nr 1289, av herr *Svanberg m. fl.*, och nr 1290, av herr *Östrand m. fl.*; samt

i anledning av Kungl. Maj:ts proposition nr 101, med förslag till förord-

ning om investeringsavgift för vissa byggnadsarbeten, motionen nr 1291, av herrar *Fridolfsson* i Stockholm och *Werner*.

Dessa motioner bordlades.

#### § 21

Upplästes följande till kammaren inkomna ansökan:

*Till Riksdagens andra kammare*

För egna angelägenheters ordnande får jag härmed anhålla om ledighet från

riksdagsarbetet under tiden 14—24 april 1970.

Stockholm den 9 april 1970

*Sven Persson*

Kammaren biföll denna ansökan.

#### § 22

Justerades protokollsutdrag.

Kammarens ledamöter åtskildes här efter kl. 19.01.

In fidem

*Sune K. Johansson*

## Fredagen den 10 april

Kl. 14.00

#### § 1

Justerades protokollet för den 2 in-  
nevarande april.

#### § 2

Föredrogs var för sig följande Kungl. Maj:ts å bordet vilande propositioner; och hänvisades därvid

till statsutskottet propositionen nr 31, angående regionmusik;

till lagutskottet propositionen nr 100, med förslag till lag om fortsatt giltighet av lagen (1952:98) med särskilda bestämmelser om tvångsmedel i vissa brottmål; och

till statsutskottet propositionen nr 104, om vissa pensionsfrågor, m. m.

#### § 3

Föredrogs var för sig följande å bordet vilande motioner; och hänvisades därvid

till statsutskottet motionerna nr 1287—1290; och

till bevillningsutskottet motionen nr 1291.

#### § 4

Interpellation ang. staten som företagare

Ordet lämnades på begäran till

Herr **BURENSTAM LINDER** (m), som yttrade:

Herr talman! Den socialdemokratiska näringspolitiken är sedan länge inriktad på att utöka det statliga företagandet. Enligt ofta upprepade uttalanden avser man att även i framtiden i den mån de politiska förutsättningarna tillåter fortsätta denna utveckling.

Samtidigt har det från olika håll gjorts gällande att det finns vissa risker med att förena de två uppgifterna att vara statsmakt och att vara företagare. Statsmakten fungerar sämre när den skall utövas gentemot av staten själv ägda företag och företagen fungerar sämre när de skall dirigeras av en politiskt styrd statsmakt. Dessa farhågor synes också bekräftade i vissa förvänsvärda förhållanden som rört statliga företag.

Åberopande det anförda får jag an-

**Interpellation ang. staten som företagare**

hålla om kammarens tillstånd att till statsrådet och chefen för industridepartementet ställa följande fråga:

Har regeringen i tillräckligt hög grad observerat de risker som ligger i att försöka förena de två uppgifterna att samtidigt vara både statsmakt och företagare?

Denna anhållan bordlades.

## § 5

Till bordläggning anmäldes

konstitutionsutskottets utlåtanden och memorial:

nr 19, i anledning av motioner om liberalisering av reglerna för trådöverföring av TV- och radioprogram,

nr 23, i anledning av motioner om ofentlig handläggning i samarbetsnämnderna inom kommunblocken,

nr 24, i anledning av motioner om utredningsväsendet, och

nr 25, föranlett av kamrarnas skiljaktiga beslut beträffande utskottets utlåtande nr 9 i anledning av motioner om sänkning av rösträttsåldern;

statsutskottets utlåtanden och memorial:

nr 8, i anledning av Kungl. Maj:ts i statsverkspropositionen gjorda framställningar rörande utgifterna för budgetåret 1970/71 inom utbildningsdepartementets verksamhetsområde jämte motioner,

nr 43, i anledning av Kungl. Maj:ts i statsverkspropositionen gjorda framställningar rörande anslag för budgetåret 1970/71 till vissa kulturändamål och internationellt-kulturellt samarbete jämte motioner,

nr 52, i anledning av Kungl. Maj:ts i statsverkspropositionen gjorda framställningar rörande anslagen för budgetåret 1970/71 till rundradioverksamheten m. m. jämte motioner, och

nr 53, i anledning av kamrarnas skiljaktiga beslut i fråga om bidrag till vissa hjälpmedel för handikappade;

bevillningsutskottets betänkanden:

nr 32, med anledning av motioner angående statens vattenfallsverks redovisning av inkomst från kraftverk vid taxeringen till kommunal inkomstskatt m. m.,

nr 33, med anledning av motioner om åtgärder vid beskattning i syfte att främja sparandet, och

nr 34, med anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om ändring i kommunalskattelagen (1928: 370) jämte motioner;

första lagutskottets utlåtanden:

nr 28, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om ändring i luftfartslagen (1957: 297), och

nr 29, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till kungörelse om förevisning av brandfarlig biograf-film;

andra lagutskottets utlåtanden:

nr 22, i anledning av motioner om barn tillägg till folkpension,

nr 23, i anledning av motion om pensionsrätt för hemmadöttrar med vårduppgifter,

nr 24, i anledning av motioner om förbättring av adoptivföräldrars ställning,

nr 25, i anledning av motioner angående rätten att tillgodoräkna enstaka arbetsdagar vid beräkning av semester,

nr 26, i anledning av motioner om en allmän tandvårdsförsäkring,

nr 27, i anledning av motioner om rätt till sjukpenning vid vård av sjukt barn, och

nr 28, i anledning av motion om frivillig sjukpenningförsäkring för förvärvsarbetande ålderspensionär;

tredje lagutskottets utlåtanden:

nr 27, i anledning av motion angående handeln med begagnade bilar, m. m.,

nr 28, i anledning av motion om obligatorisk färdskrivare på motorfordon, m. m., och

nr 32, i anledning av motioner om

vissa åtgärder för ökad säkerhet i trafiken;

jordbruksutskottets utlåtanden:

nr 13, i anledning av motioner angående jordbrukspolitiken,

nr 14, i anledning av motion om bättre tillvaratagande av odlingsbar mark, och

nr 15, i anledning av motioner om statligt kreditstöd till förvärv av familjeskogsbruk; samt

allmänna beredningsutskottets utlåtande nr 20, i anledning av motioner om förbud mot nytillverkning och försäljning av icke gångbara svenska mynt.

#### § 6

Anmälades och godkändes bankoutskottets förslag till riksdagens skrivelser:

nr 130, till fullmäktige i riksbanken angående verkställd granskning av riksbankens styrelse och förvaltning;

nr 131, till fullmäktige i riksgäldskontoret angående verkställd granskning av riksgäldskontorets styrelse och förvaltning; samt

nr 132, till Konungen om åtgärder för undvikande av företagsnedläggningar.

#### § 7

Tillkännagavs, att följande Kungl. Maj:ts propositioner överlämnats till kammaren:

nr 64, med förslag till kungörelse om ändring i byggnadsstadgan (1959: 612),

nr 102, med förslag till lag om ändring i militärsättningsförordningen (1950: 261), m. m.,

nr 108, angående riktlinjer för försälj-

ning av krononybyggen i särskilda fall, m. m., och

nr 111, med förslag till lag om ändring i kommunalskattelagen (1928: 370).

Dessa propositioner bordlades.

#### § 8

Anmälades följande motioner:

nr 1292, av herr *Skoglund m. fl.*, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition nr 46, angående dialekt- och ortnamnsarkiven m. m., samt

nr 1293, av herr *Enarsson*, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition nr 68, angående fortsatt valutareglering.

Dessa motioner bordlades.

#### § 9

##### Meddelande om enkla frågor

Meddelades, att herr talmannen tillställts två enkla frågor, nämligen av:

herr *Jönsson* i Ingemarsgården (fp), till herr statsrådet och chefen för inrikesdepartementet ang. sysselsättningsfrämjande åtgärder i Jämtlands län, och

herr *Burenstam Linder* (m), till herr statsrådet och chefen för industridepartementet angående de statliga företagens verksamhet i Norrland.

#### § 10

Justerades protokollsutdrag.

Kammarens ledamöter åtskildes här efter kl. 14.02.

In fidem

*Sune K. Johansson*