



## 9—10 april

## Debatter m. m.

## Torsdagen den 9 april

Sid.

## Svar på enkla frågor:

- av herr Åkerlund (m) om information till allmänheten angående ändrad ränta på kvarstående skatt ..... 3
- av herr Olsson, Johan, (cp) om förläggning till Ljusdal av statens järnvägars planerade redovisningscentral inom Sundsvallsdistriktet ..... 4

## Svar på interpellationer:

- av herr Brundin (m) om en översiktsplan för användningen av mark för industri- samt bostads- och fritidsändamål ..... 5
- av herr Skårman (fp) ang. stadsplanefrågor och riksplanering vid lokalisering av industrier till västkusten ..... 5

## Anslag under sjätte huvudtiteln:

- Vägväsendet ..... 12
- Statens trafiksäkerhetsverk, m. m. .... 46
- Trafiksäkerhetsforskning ..... 51
- Om statsbidrag för transitotrafik över norska hamnar, m. m. .. 52
- Ersättning till trafikföretag för drift av icke lönsamma busslinjer ..... 53
- Den statliga passageraravgiften för flygsträckan Umeå—Vasa .. 56
- Om avveckling av ortgrupperingen av de statsanställdas löner .. 58
- Om löneavdrag för statstjänsteman vid tjänstledighet för riksdagsmannauppdrag ..... 59
- Om reparation av Sveriges ambassad i Tokyo ..... 62
- Interpellation av herr Nilsson, Nils, (cp) ang. nattvardsgång inom svenska kyrkan i samverkan med frikyrkopastorer ..... 65
- Meddelande ang. enkel fråga av herr Hübinette (m) ang. uppehållstillstånd för amerikanska desertörer ..... 65

## Samtliga avgjorda ärenden

### Torsdagen den 9 april

Sid.

Utrikesutskottets utlåtande nr 6, ang. redogörelse för verksamheten inom Europarådets ministerkommitté under år 1969, m. m. ....	12
Statsutskottets utlåtande nr 6, ang. utgifterna på driftbudgeten inom kommunikationsdepartementets verksamhetsområde ....	12
— nr 44, om ett statligt företag för tillverkning av tekniska hjälpmedel för handikappade .....	58
— nr 45, om avveckling av ortsgrupperingen av de statsanställdas löner .....	58
— nr 46, om löneavdrag för statstjänsteman vid tjänstledighet för fullgörande av offentligt uppdrag .....	59
— nr 47, ang. stat för statens allmänna fastighetsfond .....	62
— nr 48, ang. livränta till vissa personer .....	64
— memorial nr 51, ang. överlämnande till lagutskott av två till statsutskottet hänvisade motioner .....	64
Första lagutskottets utlåtande nr 23, om ökat minoritetsskydd åt aktieägare i svenskt aktiebolag .....	64
— nr 24, om en översyn av bestämmelserna angående aktieemission .....	64
— nr 25, ang. utlämning till Danmark, Finland, Island eller Norge för verkställighet av beslut om vård eller behandling, m. m. ..	64
Allmänna beredningsutskottets utlåtande nr 19, om inrättande av toaletter på bussar och busstationer m. m. ....	64

### Torsdagen den 9 april

Kammaren sammanträdde kl. 13.00; och dess förhandlingar leddes till en början av herr förste vice talmannen.

Justerades protokollet för den 1 innevarande månad.

Upplästes följande till kammaren inkomna ansökning:

Till riksdagens första kammare

Härmed anhålles om ledighet från riksdagsarbetet under tiden den 14—den 24 april 1970 för deltagande i den svenska delegationens arbete vid nedrustningsförhandlingarna i Genève.

Stockholm den 9 april 1970

*Torsten Bengtson*

Den begärda ledigheten beviljades.

#### **Om information till allmänheten angående ändrad ränta på kvarstående skatt**

Herr statsrådet och chefen för finansdepartementet **STRÅNG** erhöll ordet för att besvara herr *Åkerlunds* (m) fråga om information till allmänheten angående ändrad ränta på kvarstående skatt, vilken fråga intagits i kammarens protokoll för den 1 april, och yttrade:

Herr talman! Herr *Åkerlund* har frågat mig dels om jag uppmärksammat att de allmänt förekommande deklara-tionshandledningarna, utgivna av banker m. fl., anger räntan på kvarstående skatt till 9 procent medan riksdagen numera beslutat höja denna ränta till 12 procent och dels om jag har för avsikt att i någon form, t. ex. genom annonsering, informera allmänheten om dessa ändrade räntebestämmelser före fyll-

nadsskattebetalningsterminens utgång den 30 april.

Jag har observerat att vissa allmänt spridda deklara-tionshandledningar inte hunnit få med de nya räntebestämmelserna. Enligt vad jag inhämtat har centrala folkbokförings- och upp-börds-nämnden tillställt dagspress samt fack-förenings- och fackpress och även bankerna särskilt meddelande i samband med riksdagsbeslutet. CFU avser att ytterligare informera allmänheten om de ändrade räntebestämmelserna. Denna information avses ske dels genom annonsering i alla dags- och kvällstidningar, dels genom påminnelser i radio och TV, och kommer att genomföras före den 30 april.

Herr **ÅKERLUND** (m):

Herr talman! Jag tackar finansministern för svaret på min fråga. Jag är i så måtto tillfredsställd med svaret som att finansministern dels medger att min fråga varit berättigad — det följer ju av svaret — dels också omtalar att han avser att vidta vissa åtgärder.

Det är viktigt att denna sak klarlägges eftersom de nya bestämmelserna om ränta på kvarstående skatt innebär att ränta uttas när den skattskyldiges slutliga skatt överstiger den preliminära med minst en tiondel. Tidigare var det en femtedel. Denna ändring medför att många fler människor berörs av denna fyllnadsskattebestämmelse. Det är alltså ingalunda någon oviktig fråga, då de nya bestämmelserna berör många människor.

Jag har noterat ett par punkter i svaret som jag skulle vilja fråga finansministern om.

Finansministern säger att CFU tillställt dagspressen uppgifter om riks-

**Om förläggning till Ljusdal av statens järnvägars planerade redovisningscentral inom Sundsvallsdistriktet**

dagsbeslutet. Kvar står frågan när detta meddelande skickades ut, om det skedde i god tid före den kritiska dagen för deklARATIONERNAS avlämnande den 16 februari eller först därefter.

Dessutom måste ju de ändrade bestämmelserna ha varit klara redan i december månad i fjol. Propositionen är daterad den 2 januari 1970, men finansministern har väl behandlat statsverkspropositionen redan en eller annan vecka tidigare. Skattemyndigheterna har, såvitt jag vet, inte fått något meddelande alls i höstas om de planerade nya bestämmelserna. När ändringen dock måste ha varit påtänkt långt i förväg tycker jag att man bättre kunde ha förberett övergången. Nu är läget som det är.

Jag vill också rikta en annan fråga till finansministern i anslutning till hans löfte att det skall vidtas åtgärder för att informera allmänheten genom annonser o. s. v. På en punkt är jag där kanske inte riktigt nöjd. Finansministern säger i svaret att information skall ske genom annonsering före den 30 april. Det är emellertid rätt angeläget att denna information sätts in mycket snart. Hur det än är så har de människor det här gäller inte så lätt att räkna som en finansminister. De behöver kanske räkna om sina deklARATIONER och ha tid på sig för att komma till klarhet om vad som verkligen åligger dem. Det är då naturligtvis väsentligt att de inte är under sådan tidspress att de räknar fel. Om en skattskyldig räknar fel på bara tio kronor, kan man åka på en ganska rejäl smäll i form av s. k. straffränta.

Jag vill än en gång tacka för svaret och samtidigt betona vikten av att man agerar snabbt i dessa frågor. Vi är dock redan framme vid den 9 april.

Herr statsrådet STRÄNG:

Herr talman! Den kritiska dagen är, som jag sagt i svaret, den 30 april. Det är fråga om inbetalning av den skatt som man betalt för litet under fjolåret.

I massmedia, radio, TV och tidningar, kommer under de allra närmaste dagarna information om de ändrade bestämmelserna att ges.

Överläggningen förklarades härmed slutad.

**Om förläggning till Ljusdal av statens järnvägars planerade redovisningscentral inom Sundsvallsdistriktet**

Herr statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet NORLING erhöll ordet för att besvara herr Johan Olssons (cp) fråga om förläggning till Ljusdal av statens järnvägars planerade redovisningscentral inom Sundsvallsdistriktet, vilken fråga intagits i kammarens protokoll för den 3 april, och anförde:

Herr talman! Herr Johan Olsson har frågat mig om jag vill medverka till att den av SJ planerade redovisningscentralen inom Sundsvallsdistriktet förläggs till Ljusdal för motverkande av sysselsättningsproblem till följd av tjänsteindragningar genom företagets rationaliseringar inom regionen.

Det ankommer primärt på SJ att besluta om organisationsförändringar av ifrågavarande slag. Jag kan nämna att det nyligen till departementet inkommit en framställning om att redovisningscentralen för Sundsvallsdistriktet förläggs till Ljusdal. Ärendet har remitterats till SJ för yttrande. Jag förutsätter att SJ i svaret kommer att redovisa sina överväganden i frågan.

Herr OLSSON, JOHAN, (cp):

Herr talman! Jag vill till kommunikationsministern framföra mitt tack för svaret på frågan. Det är riktigt som det sägs i svaret att detta primärt är en sak som ankommer på SJ, men det ligger också en del principiella synpunkter i ärendet, vilket är anledningen till att jag ställt frågan.

**Ang. stadsplanefrågor och riksplanering vid lokalisering av industrier till västkusten, m. m.**

En arbetsgrupp inom SJ:s centralförvaltning har föreslagit att redovisningsteknisk behandling och uppbörds kontroll skall koncentreras till sex å sju platser i landet. Det skall vara platser som uppfyller krav på kommunikationsmöjligheter med expeditionsställen och centralförvaltning. Arbetsgruppen har också sagt att systemet inte får medföra större personalomflyttningar; man bör snarare använda personal från områden med färre arbetstillfällen.

Under hand har framkommit att redovisningscentralen redan skulle vara destinerad till Sundsvall. Då har man slagit larm inom Ljusdalsområdet; inte minst personalorganisationerna har påmint om att det i detta område pågår en mycket stark rationalisering inom SJ och att det där finns utbildad personal som kommer att friställas och som alltså skulle kunna ta anställning i redovisningscentralen. Här skulle finnas ett gott tillfälle att visa att SJ inte vill göra alltför kraftiga ingrepp till nackdel för en drabbad region utan vill försöka kompensera en given rationalisering med att skapa nya arbetstillfällen i området.

Det råder speciella förhållanden i Ljusdalsområdet, som jag inte behöver mer än erinra om. Det är en inlandsregion, som tagit till sin uppgift att försöka skapa service för det stora område som omfattar de inre delarna av norra och västra Hälsingland. Vi har haft en väldig nedgång i fråga om arbetstillfällen på grund av rationalisering inom jordbruket och skogsbruket. Arbetsmarknadsstyrelsen har varit där på besök i veckan och konstaterat att denna rationalisering ännu inte är färdig utan kommer att fortgå ännu en tid. Vi har alltså att motse fortsatt befolkningsminskning, och det gör att underlaget för service tunnas ut.

De statliga myndigheterna har också stor betydelse i sammanhanget. Vi har där flera institutioner som också liksom kläs av i fråga om personal: polisen,

domsagan, lantmäteriet, SJ, domänverket och andra. Det innebär ytterligare försvagning, och vi följer naturligtvis dessa frågor med stor uppmärksamhet. Har man kommit överens om att driva en lokaliseringspolitik som försöker skapa balans, faller det ett särskilt ansvar på statliga verk och institutioner, så att en ort av denna storleksordning inte drabbas alltför hårt.

Vi anser att denna fråga bör omprövas, men svaret gav inte någon antydning om vilken åsikt kommunikationsministern har. Det är väl riktigt att man bör undersöka förhållandet. Jag hoppas att departementets initiativ att låta utreda saken verkligen leder till resultat. Jag kan försäkra kommunikationsministern att han har både personalorganisationerna och regionens folk bakom sig, om han försöker förmå SJ att också lägga lokaliseringspolitiska synpunkter på frågan och placera aktuell verksamhet till Ljusdal.

Överläggningen ansågs härmed slutad.

---

**Ang. stadsplanefrågor och riksplanering vid lokalisering av industrier till västkusten, m. m.**

Ordet lämnades härefter till herr statsrådet och chefen för civildepartementet LUNDKVIST, som tillkännagivit, att han hade för avsikt att vid detta sammanträde i ett sammanhang besvara dels herr *Brundins* (m) interpellation om en översiktsplan för användningen av mark för industri- samt bostads- och fritidsändamål, dels ock herr *Skårmans* (fp) interpellation angående stadsplanefrågor och riksplanering vid lokalisering av industrier till västkusten, och nu yttrade:

Herr talman! Herr Brundin har i en interpellation till jordbruksministern frågat om denne vill medverka till att riksdagen, innan nya beslut fattas om

**Ang. stadsplanefrågor och riksplanering vid lokalisering av industrier till västkusten, m. m.**

väsentlig industrilokalisering till Västkusten, får tillfälle att ta ställning till en översiktsplan omfattande markanvändningen för såväl industriella som bostads- och fritidsändamål. Frågan har överlämnats till mig för besvarande. Vidare har herr Skårman frågat mig om jag anser det möjligt att avgöra komplicerade och kontroversiella stadsplanefrågor utan att avvakta riksplaneringen och i så fall om inte ärendet före slutbehandling bör kompletteras med företagsekonomiska och kommunalekonomiska utredningar så att en totalbedömning av lokaliseringen kan ske. Herr Skårman frågar även om jag vid bedömningen har metoder till mitt förfogande som möjliggör att sätta ett pris på naturen eller hur denna komponents värde i sammanhanget bedöms. Jag anhaller att få besvara dessa två interpellationer i ett sammanhang.

Jag har tidigare flera gånger haft tillfälle att både i riksdagen och i andra sammanhang redogöra för de förberedelser för en fysisk riksplanering som pågår inom civildepartementet. Inriktningen av detta arbete har även bekantgjorts genom att en omfattande materialredovisning publicerades i somras. Med hänsyn härtill anser jag mig inte ha anledning att nu gå närmare in på uppläggningsen av det pågående arbetet med förberedelser för den fysiska riksplaneringen och de syften denna är avsedd att tillgodose.

För närvarande pågår en brett upplagd inventering av tillgång och efterfrågan på mark och vatten, transportkapacitet m. m. Detta skede av förberedelsearbetet skall följas av en närmare analys av inventeringsmaterialet i syfte att klarlägga i vilken omfattning framtida konflikter om resursanvändningen kan förutses mellan skilda intressen. Enligt den för arbetet gällande tidsplanen är avsikten att en första skiss till fysisk riksplan skall bli färdig år 1971. Denna kommer att remissbehandlas, innan det blir aktuellt att ta ställning till

den fysiska riksplaneringens mera definitiva form och innehåll samt sättet för verksamhetens infogning i den demokratiska beslutsprocessen.

Beslut om disposition av mark och vatten kan inte generellt anstå i avvaktan härpå. I själva verket kan vi aldrig räkna med att komma i ett läge där en översiktlig planering för dispositionen av våra naturresurser blir definitiv. Det kommer ständigt att uppstå situationer som inte kunnat förutses vid planeringstillfället. Det kommer också att finnas behov att belysa uppkommande frågor ur andra aspekter än dem som behandlas i en fysisk riksplanering. Vid varje särskilt tillfälle kommer det vidare att finnas för avgörandet betydelsefulla delfrågor som är under utredning på central, regional eller lokal nivå. Frånvaron av en samlad fysisk riksplanering betyder dock inte att regeringen saknar målsättning för planeringen av våra kuster. Jag vill i detta sammanhang peka på den generella princip som jag vid flera tillfällen uttalat mig för, nämligen att så långt möjligt samla industri med besvärande omgivningspåverkan till ett begränsat antal områden för att hålla större delar av kusterna öppna för friluftslivet och andra med industrin konkurrerande intressen.

För Västkusten pågår sedan en tid, vid sidan av förberedelserna för en fysisk riksplanering, omfattande utrednings- och inventeringsarbeten som på olika sätt bidrar till att bredda och förbättra underlaget för de dispositionsbeslut som kan bli aktuella. Jag vill i detta sammanhang nämna att västsvenska skogsindustriutredningen i ett betänkande förra året lade fram resultatet av en inventering av lokaliseringsförutsättningar för framför allt massaindustrin i södra Sverige. Vidare vill jag peka på det arbete som bedrivs inom Västkustgruppen i statens planverk, från vilket en rapportserie håller på att publiceras, och vissa länsinventeringar i Hallands, Göteborgs och Bohus samt

Ang. stadsplanefrågor och riksplanering vid lokalisering av industrier till västkusten, m. m.

Älvsborgs län. Dessa arbeten liksom civildepartementets riksplanearbete ger, trots att de inte är slutförda, väsentlig information i aktuella planärenden, till ledning för regeringens ställningstaganden. Det är självklart att dessa ställningstaganden också föregås av sedvanligt remissförfarande.

Jag vill vidare nämna att planfrågor av den art interpellanterna avser på ett tidigt stadium bereds gemensamt med de departement som är berörda. Sålunda har t. ex. frågorna om lokalisering av ett kärnkraftverk på Ostkusten och ett oljeraffinaderi på Västkusten ingående behandlats i en interdepartemental arbetsgrupp som har regeringens uppdrag att ställa samman och bedöma tillgängligt material. Inom ramen för arbetsgruppens verksamhet har vissa utredningar utförts om de samhällsekonomiska konsekvenserna av skilda lokaliseringalternativ. Någon erkänd metod att värdera naturen i ekonomiska termer finns veterligen inte. Detta hindrar givetvis inte att naturvärdena beaktas och vägs mot övriga faktorer.

Herr BRUNDIN (m):

Herr talman! Jag tackar statsrådet Lundkvist för svaret på min interpellation.

Även om det kanske kan vara besvärligt för statsrådet att behöva upprepa sig, är jag varje gång ändå glad över att höra statsrådet säga att man så långt det är möjligt skall samla industri med besvärande omgivningspåverkan till ett begränsat antal områden för att hålla större delar av kusterna öppna för friluftslivet och andra med industrin konkurrerande intressen.

Jag tror inte att vi behöver ta upp särdeles mycket tid med problemet, att även om det finns en färdig plan, kan den aldrig vara så förutseende att man inte då och då måste komma i situationer som inte kunnat förutses, när planen gjordes upp. Men det som nu är

oroande för människor är att det ännu så länge inte finns någon översiktsplan. Då blir varje enstaka projekt som kommer upp till diskussion oroande för befolkningen i de delar av landet som det närmast berör, och det gäller hela Västkusten. Man är oroad för vad som skall hända uppe i norra Halland o. s. v. Just det förhållandet att det körs fram enstaka projekt kan leda till att man får en felaktig opinionsbild jämfört med om en översiktsplan i stället hade kunnat presenteras. Jag tror att reaktionen mot en översiktsplan med säkerhet skulle ge en annan opinionsbild än man får av en serie efter varandra kommande men till enstaka behandling upptagna projekt.

Statsrådet säger att när den första skissen till en fysisk riksplan nästa år föreligger, skall den bli föremål för en viss behandling och att det då också blir aktuellt att ta ställning till sättet för verksamhetens infogning i den demokratiska beslutsprocessen. Jag skall inte fresta statsrådet med att försöka lägga in alltför mycket i detta uttrycksätt, men jag vill åtminstone uttala förhoppningen att vi får möjlighet till en i egentlig mening betryggande demokratisk beslutsprocess. Jag vill säga detta därför att statsrådet i slutet av sitt svar framhåller att det nu bedrivs arbete i statens planverk, att det görs länsinventeringar och att man i civildepartementet är sysselsatt med riksplaneringen, vilket allt ger god ledning för regeringens ställningstagande.

Jag riktar inte på något sätt kritik mot regeringen eller någon del av regeringen. Det skulle gälla vilken regering som än satt, att jag personligen önskar att vi kan få dessa viktiga frågor behandlade på ett mera demokratiskt sätt än att enbart regeringen tar ställning på basis av ett sådant här utredningsmaterial. Jag tror att det är bl. a. i riksdagen som en översiktsplan måste bli föremål för behandling. Frågorna om kärnkraftverket på Ostkusten och oljeraffinaderiet på Västkusten behandlas interde-

**Ang. stadsplanefrågor och riksplanering vid lokalisering av industrier till västkusten, m. m.**

partementalt i arbetsgrupper, vilket i och för sig är bra. Men jag vädjar till statsrådet att föra ut dessa frågor till offentligheten innan besluten fattas. Låt de opinionsyttringar som därvid framkommer vara vägledande för de politiska besluten.

Herr SKÄRMAN (fp):

Herr talman! Jag ber att få framföra ett tack till civilminister Lundkvist för svaret på den interpellation som jag framställde den 6 februari.

Svaret är synnerligen allmänt hållet, och jag förstår civilministern. Dels lägger ju 90 § regeringsformen hinder i vägen för en öppen diskussion, dels har ju statsrådet Lundkvist en rad synnerligen grannliga ärenden framför sig att handlägga. Det finns all anledning att trycka just på 90 § regeringsformen, då jag sedan jag framställde min interpellation har erfarit, att det skulle vara av rädsla för den allmänna opinionen som man så sällan fick höra riksdagen och regeringen öppet diskutera konkreta detaljfrågor rörande planering, markanvändning och motsvarande saker. Det kan förefalla avvita på något sätt, då vi ju i riksdagen många gånger kan debattera rätt oväsentliga frågor mycket ingående. Men däråt är således nu ingenting att göra.

Att mitt agerande i dessa frågor är av principiell natur är ganska klart, då jag, såsom av min interpellation framgår, redan åren 1964, 1965 och 1966 genom respektive enkel fråga, motion och interpellation har sökt få i gång och påskynda en riksplanering, som jag då bedömde vara mest brådskande för kusttrakterna. Att det 1965 var Värölokaliseringen som utlöste min aktivitet är ju lika litet att fördölja som att det i dag är lokaliseringen till Lysekil och Brofjorden av dels ett stort raffinaderi, dels framför allt en oljehamn för super-tankers, som har gjort mig orolig.

Jag är ledsen över att man här inte

har möjlighet att ingående diskutera behandlingen av den stadsplan för Sjöbol-Humlekärr i Lysekil som tycks vara det närmaste avgörandet i den rad av beslut som förestår. Jag har en hel del intressanta spörsmål i den saken att ventilera och massor av material. Vad man där i princip borde ta upp till diskussion är vilken vikt man på länsplanet skall tillmäta tjänsteutlåtanden från en rad ansvariga experter med ingående lokalkännedom.

Emellertid är vi nu tillbaka i den situation som jag för sex å sju år sedan förutspådde. Ett projekt har seglat upp, man har börjat i tysthet med att lösa markfrågorna, lagt ner avsevärda belopp på planering och projektering och engagerat en lokal opinion. Man pockar på att få sina förslag igenom. Jag avundas förvisso inte herr civilministern, som måste ta ställning.

Ett något bättre läge befinner vi oss väl i denna dag än när Värö och Ringhals drog breda streck över strandlag och naturskyddsbeslut. Vi har en begynnande riksplanering och genom statens planverks västkustgrupp en viss redovisning av fakta.

Planeringsverksamhet sker normalt i tre etapper, d. v. s. börjar med inventering och sammanställning av material, fortsätter med ställande av prognoser för att slutligen utformas i en planering, och vi har väl inte kommit så värst långt ännu. Västkustgruppen har, enligt vad jag känner till, redovisat tre delrapporter, som väl får betecknas som en begynnande inventering och uppställande av ett slags planeringsfilosofi. I den lokalisering som vi inte får tala om har dock redovisats en rad delfaktorer som väl inte vägts mot varandra men som i bearbetat skick bör ge betydligt bättre beslutsunderlag än det som fanns vid Värölokaliseringen.

Visst kan jag hålla med statsrådet Lundkvist om att man inte kan lägga all verksamhet på is under den tid man planerar, i synnerhet som denna plane-



**Ang. stadsplanefrågor och riksplanering vid lokalisering av industrier till västkusten, m. m.**

ring tog lång tid att sätta i gång och först på de senaste två åren fått någon fart. Det förefaller mig emellertid ofattbart hur man skall kunna ta ställning till ingripande statsplanefrågor utan att ha hjälp av åtminstone en rådgivande riksplaneskiss. Inför de bekymmer som nedsmutsningen med oljespill och de gång efter annan inträffade haverierna med oljetankers för med sig, ofta på gränsen till katastrof, blir lokalisering av oljeindustrier ett enormt problem. Jag vill instämna i den målsättning som statsrådet uttalat i svaret. Det måste givetvis vara riktigt att samla riskfull industri på ett fåtal punkter, inte minst därför att man då kan ha en funktionsduglig katastrofberedskap på plats.

Med växande fritid och när människorna så småningom tröttnat på resorna till de internationella överfyllda strandplagerna kommer också behovet av fritidsområden att växa. Det är också från nationalekonomisk synpunkt av betydelse att semesterfirarna kan stanna i sitt eget land och även att bevara detta som en lockelse för kontinentens turister.

Däremot tycker jag nog att svaret när det gäller de företagsekonomiska och kommunalekonomiska utredningarna är i magraste laget. För att bedöma en lokalisering bör man väl ändå ha de ekonomiska aspekterna någorlunda väl bedömda. Därvid bör man även söka sätta något värde på naturen och inte bara bedöma denna på en höft.

Det är dessutom några andra frågor som jag anser oklara i samband med bedömningen av en sådan här fråga. Jag ställer frågorna helt principiellt, och sedan bör svaren bli tillämpliga i olika fall.

Om en stadsplan helt tillgodoser en industri som emitterar miljöfarliga föroreningar av den art att det erfordras tillstånd av koncessionsnämnden enligt miljöskyddslagen, bör inte då tillstånds-

frågan först vara avgjord, innan man fastställer stadsplanen? Eller hur förfar man?

Min andra fråga är en principfråga angående val av alternativ. Den beslutande myndigheten kan ibland komma i en svår situation. Jag vill anföra ett aktuellt fall.

Om två eller flera anlitade experter eller sakkunniga kommer till helt olika slutsatser, t. ex. i fråga om inseglingsmöjligheterna för supertankers i en viss farled och ett misstag när det gäller bedömningen skulle föra med sig oöverskådliga följder genom oljedränkning av landets förnämsta fritidskust och arkipelag, kan man fråga: Hur sker då bedömningen? Tar man riskerna och faller för påtryckningar i förment progressiv anda? Bör man då inte ta det säkra för det osäkra och välja det minst riskabla? Jag ställer som sagt frågan principiellt.

Den sista frågan är av en helt annan karaktär och har mer att göra med bedömningen med likhet inför lagen.

Från ett känt och numera avgjort fall i Halland visade det sig omöjligt, på grund av strandlagsförbud — det var således före strandskyddslagen — och förbud enligt 122 § i byggnadslagen, att få dispens för att bygga en liten, enplans, arkitektritad Hallandsstuga. Markägaren hade närmare 20 hektar obebyggd mark.

En jättestor industrianläggning, som helt fördärvar de värden som legat till grund för byggnadsförbuden, gick däremot an. När nu naturvårdsverket, planverket och lantmäteristyrelsen gemensamt gjort en framställning om reglering även av glesbebyggelsen, borde man då inte i kommande direktiv söka få fram någon proportion mellan åtgärd och verkan? Jag tycker att det har liksom med likhet inför lagen att göra.

Jag har, herr talman, kanske sett dessa frågor från en något annorlunda synpunkt än herr Brundin. Frågorna är för

**Ang. stadsplanefrågor och riksplanering vid lokalisering av industrier till västkusten, m. m.**

mig rätt väsentliga, eftersom jag ofta har mött dem i mitt arbete under en lång följd av år.

Herr statsrådet LUNDKVIST:

Herr talman! Herr Skårman har genom sin interpellation verifierat den aktivitet som han själv har lagt i dagen när det gäller riksplanefrågorna. Det är glädjande att en enskild riksdagsman och av dessa frågor allmänt intresserad person kunnat visa en sådan aktivitet. Jag kanske emellertid ändå kan få berätta att jag för bara några dagar sedan var på en konferens där vi resonerade om ting av detta slag. Då var det en värderad ledamot av andra kammaren — en borgerlig ledamot — som för sin del deklarerade att när regeringen tog initiativet till en riksplanering av det slag som herr Skårman efterlyser så mötte detta initiativ bestörtning bland kommunalmännen. Det kanske i någon mån kan belysa varför man har varit angelägen om att diskutera dessa ting på ett sådant sätt att förståelse skulle kunna vinnas för försök att finna former som kunde innebära att missförstånd inte uppstår när det gäller bland annat den kompetensfördelning som i dessa avseenden bör föreligga mellan stat och kommun.

När det gäller de ambitioner som vi från regeringens sida har önskat lägga i dagen tror jag man kan våga påstå att om vi kan göra upp en planskiss och få möjlighet att diskutera förslag till former för en fysisk riksplanering så snart som till år 1971 borde det kunna erkännas att ambitionen är ganska god beträffande tidrymden för en arbetsuppgift av detta slag, som måste betraktas som mycket omfattande. Jag är säker på att herr Skårman med sina insikter på detta område är beredd att medge att uppgiften är av den karaktären.

Herr Skårman ställde en del frågor. Han frågade bl. a. hur jag principiellt såg på den viktiga fråga, som har ta-

gits upp av de tre verken, planverket, naturvårdsverket och lantmäteristyrelsen, rörande glesbebyggelsen. På den punkten vill jag svara att den framställningen nu är ute på remissbehandling. Mot bakgrund av vad som anförs i remissvaren om denna framställning får vi sedan bedöma i vilken mån några särskilda åtgärder skall vidtagas nu eller om man kan säga att denna uppgift ändå kan hanteras av den bygglagutredning som är tillsatt för att försöka ge oss en bygglagstiftning, som skall tillgodose alla de angelägenheter som vi ofta diskuterar när det gäller den fysiska planeringen.

Vi står här utan tvekan inför svåra avvägningsproblem, där vi inte heller — som jag fick ett intryck av att herr Skårman menade i någon av sina frågor — generellt kan avvakta det slutgiltiga resultatet av den fysiska riksplanen. Vi kan helt enkelt inte i alla de fall där det kan föreligga framställningar om lokalisering av någon typ av industri, som vi i och för sig vet kommer att vara av omgivningspåverkande karaktär, vänta med avgörandet till dess att resultatet av den fysiska riksplaneringen föreligger. Vi måste i väntan på det materialet söka bedöma dessa fall var för sig. När det föreligger ett planärende av sådan karaktär får vi göra bedömningen mot bakgrund av den allmänt samhälls-ekonomiska och näringspolitiska betydelse som vi anser att anläggningen kan ha. Vi får bedöma saken mot bakgrund av allt det material som vi dess bättre — det är riktigt som herr Skårman säger — nu får fram och som ger oss bättre möjligheter att bedöma i vilken mån en eventuell lokalisering av en industri av detta slag kan vara förenlig med de allmänna principer för fysisk översiktsplanering som vi vill följa. Vi får naturligtvis också göra avvägningen mot en rad andra faktorer som kommer in i bilden. Avgörande blir för oss om vi kan anse att vi redan nu har ett sådant material att vi vågar fatta ett beslut utan

**Ang. stadsplanefrågor och riksplanering vid lokalisering av industrier till västkusten, m. m.**

att därmed behöva vålla alltför svåra komplikationer i framtiden. Jag kan givetvis, av de skäl som herr Skårman själv anförde, inte gå in på enskilda fall. Jag talar här rent principiellt.

Herr Skårman sade att man borde kunna finna någon möjlighet att sätta pris på naturen — sätter värde på den gör vi alla. När herr Skårman i sin interpellation uttrycker sig på det sättet att vi så att säga skulle kunna värdera naturen i ekonomiska termer tror jag att vi ändå måste konstatera att allt i denna världen inte går att mäta i ekonomiska termer. Vi skall inte ordna det så för oss att vi kan ersätta de beslutande församlingarna med datamaskiner. Vi kan inte mäta allt i termer av olika slag och sedan bara mata in materialet i en datamaskin och avstå från de värderingar som ändå — vilket vi finner rimligt — från tid till annan uppställs av våra demokratiska församlingar.

Herr Brundin talade om att vi naturligtvis, så länge vi inte har den översiktsplanering som vi alla är angelägna att få fram, får en annan opinionsbild än vi skulle få om vi kunde redovisa enstaka projekt mot bakgrund av översiktsplaneringen. Han har självfallet helt rätt på den punkten. Det kommer att vara enklare när vi kan redovisa allt i sitt stora sammanhang. Jag är helt ense med honom om att vi skall eftersträva att få fram en betryggande demokratisk beslutsprocess för handläggningen också av de former för fysisk riksplanering som vi får tillfälle att diskutera när planskissen ligger på riksdagens bord och även förslagen till formerna för planeringen kommer att finnas till hands. Det faktum att vi nu gör inventeringar såväl i verk som inom civildepartementet grundar sig bl. a. på att vi måste ha fram material för förberedelsearbetet. Men i den mån vi fattar beslut med ledning av dessa inventeringar gör vi det därför att regeringen har skyldighet att ta ställning till bl. a. planförslag. Det är då naturligt att vi tillgo-

dogör oss allt det material som vi här under hand får fram för att få ett bättre beslutsunderlag. Detta kan man inte, såvitt jag kan förstå, anse som en inskränkning i den demokratiska handläggningen av dessa frågor.

Herr Brundin sade till slut att han också tyckte att man borde vara angelägen om att föra ut debatten i dessa frågor till offentligheten. Jag har i samband med redovisningen av materialet i fjol somras från förberedelsearbetet för den fysiska riksplaneringen kraftigt understrukit att jag är av samma mening och att vi fortlöpande kommer att redovisa sådant material just för att vi skall få den offentliga debatt i alla sammanhang som dessa problem sannerligen förtjänar.

Herr SKÅRMAN (fp):

Herr talman! Jag ber att få tacka statsrådet Lundkvist för det sympatiska och mycket positiva anförande jag nyss hade nöjet avlyssna.

Jag förmodar att jag får dra den slutsatsen att herr civilministern tar det säkra för det osäkra i sådana fall då sakkunskapen är motstridig och har olika åsikter.

Jag skall i övrigt inte bli så långrandig, ty jag vet att vi har ett långt program och att vi redan är en bit inne på dagen, men jag vill säga några få ord angående värderingen av naturen.

Jag är helt ense med statsrådet Lundkvist om att man naturligtvis inte kan värdera den högt nog. Men faktum är att vid avgörandena så går man bara efter penningvärdet. Jag har ett nederlag från Västergötland att redovisa, som gällde kommunikationsdepartementet. Vi har utlopp för den gamla Ancylosjön vid Brobacken invid Mjörn. Där skall man bygga en väg, och det blir mycket hårda vägdragningar och sprängningar genom det natursköna Brudslöjanområdet, emedan det blir för dyrt att dra vägen runt området. Det

**Anslagen till vägväsendet**

gäller här en absolut unik företeelse, man kan göra en jämförelse med Sveafallen söder om Degerfors. Det är ett minne från vår istid. Det gällde pengar i detta fall. Skulle man inte i alla fall på något sätt kunna få något värde på ideella ting? Man blandar nu för tiden ofta ihop allt möjligt, man integrerar, som man säger. Skulle man inte kunna gå den motsatta vägen och dela upp; se hur pass attraktivt och därmed värdefullt ur olika synpunkter ett område blir, när en naturskönhet, en sevärighet eller en utsikt är förstörd, och jämföra med vad det var värt dessförinnan? När man räknar i pengar måste man på något sätt få in ett värde för naturen.

Sedan fick jag väl inte riktigt klara svar på mina frågor, men det gäller ju här bedömningssaker så jag kan kanske förstå civilminister Lundkvist.

Herr statsrådet **LUNDKVIST**:

Herr talman! Herr Skårman drog den slutsatsen angående den bedömning som sker i departementet, att vi bara skulle sitta och värdera efter pengar. Denna slutsats har han kommit till med anledning av ett fall som han själv har bedömt och där han själv har satt ett pris på en naturtillgång och tycker att man borde ha tagit större hänsyn till denna naturtillgång. Jag kan försäkra herr Skårman att det inte är på det sättet att vi bara värderar efter pengar.

Jag måste tillägga att jag fortfarande ser det som utomordentligt svårt att få fram en bedömning av naturresurser och sevärigheter av olika slag i ekonomiska termer. Vi har ändå att göra med människors individuella bedömning när det gäller värderingar av sådana ting. Det är angeläget att vi på alla sätt lägger vikt vid att slå vakt om miljön. Jag tror att denna inställning i allt högre grad har karakteriserat vårt handlande.

Herr **SKÅRMAN** (fp):

Herr talman! Jag tackar även för vad statsrådet sade nu senast. Men det är väl

så att man i nästan all lagstiftning sysslar med ekonomiska värden och kostnadsjämförelser. Man kan inte komma ifrån det. Men jag är mycket tacksam att få reda på att regeringen sätter även andra värden högt.

Överläggningen förklarades härmed slutad.

Föredrogos och hänvisades till statsutskottet motionerna nr 1098 och 1099.

Föredrogos ånyo 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.

Vad utskottet i detta utlåtande hemställt bifölls.

Föredrogos ånyo och företogs punktvis till avgörande 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****Anslagen till vägväsendet**

Kungl. Maj:ts förslag till medelsanvisning för budgetåret 1970/71 under de skilda väganslagen m. m. innebure,

att till Statens vägverk: Ämbetsverksuppgifter skulle anvisas ett förslagsanslag av 4 100 000 kronor,

## Anslagen till vägväsendet

att till Drift av statliga vägar skulle anvisas ett reservationsanslag av 774 000 000 kronor,

att till Byggnad av statliga vägar skulle anvisas ett reservationsanslag av 683 900 000 kronor,

att till Bidrag till drift av kommunala vägar och gator skulle anvisas ett förslagsanslag av 107 100 000 kronor,

att till Bidrag till byggande av kommunala vägar och gator skulle anvisas ett reservationsanslag av 331 000 000 kronor,

att till Bidrag till drift av enskilda vägar m. m. skulle anvisas ett reservationsanslag av 54 500 000 kronor och att under budgetåret 1970/71 statlig lånegaranti för lån avseende inköp av vägunderhållsmaskiner för vissa enskilda vägar skulle beviljas intill ett belopp av 100 000 kronor,

att till Bidrag till byggande av enskilda vägar skulle anvisas ett reservationsanslag av 23 400 000 kronor,

att till Tjänster till utomstående skulle anvisas ett förslagsanslag av 8 400 000 kronor,

samt att till Avsättning till statens automobilskattemedelsfond skulle anvisas ett förslagsanslag av 1 000 kronor.

I detta sammanhang hade utskottet behandlat

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

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

dels de likalydande motionerna I: 87, av herr *Strandberg m. fl.*, och II: 98, av herr *Lothigius m. fl.*,

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

dels de likalydande motionerna I: 212, av herr *Olsson, Johan, m. fl.*, och

II: 328, av herr *Josefson* i Arrie *m. fl.*, dels de likalydande motionerna I: 297, av herr *Sveningsson m. fl.*, och II: 324, av herr *Enarsson*,

dels de likalydande motionerna I: 364, av fröken *Pehrsson* och herr *Eriksson, Olle*, samt II: 402, av herr *Persson* i Heden,

dels de likalydande motionerna I: 481, av herr *Helén m. fl.*, och II: 550, av herr *Gustafson* i Göteborg *m. fl.*,

dels de likalydande motionerna I: 482, av herr *Jansson, Paul, m. fl.*, och II: 815, av herr *Blomkvist m. fl.*,

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

dels de likalydande motionerna I: 706, av herr *Bengtson m. fl.*, och II: 830, av herr *Hedlund m. fl.*,

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

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

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

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

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

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

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

dels de likalydande motionerna I: 726, av herr *Richardson*, och II: 831, av herr *Hylltander*,

### Anslagen till vägväsendet

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

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

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

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

I motionerna I: 11 och II: 11 hade hemställts, att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte anhålla, att en undersökning av samtliga allmänna vägars tillstånd snarast måtte komma till stånd.

I motionerna I: 12 och II: 12 hade anhållits, att riksdagen måtte besluta uppdraga åt Kungl. Maj:t att vidtaga åtgärder som ledde till att spridning av enbart salt på vägar och gator komme till en starkt restriktiv användning, samt att giva forskningen rörande vägsaltets skadeverkningar och möjligheterna att få fram ett ersättningsmedel ökad prioritet.

I motionerna I: 87 och II: 98 hade yrkats, att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t skulle hemställa om en allsidig och förutsättningslös utredning rörande vägväsendets framtida finansiering, varvid frågan om låne- och avgiftsfinansiering särskilt skulle beaktas.

I motionerna I: 140 och II: 159 hade föreslagits, att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t skulle anhålla, att de ordinarie vägbyggnadsramarna i de systerstatens svaga regionerna icke måtte minskas med anslagsbelopp motsvarande kostnad för vägprojekt som överfördes från ordinarie vägbyggnadsplan till beredskapsarbete.

I motionerna I: 212 och II: 328 hade hemställts, att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om en utredning av dels frågan om fullständig täckning med statsbidrag av kostnaderna för den enskilda väghållningen, dels frågan om formerna för byggande och drift av enskilda vägar.

I motionerna I: 297 och II: 324 hade anhållits, att riksdagen vad gällde väganslagens användning måtte uttala nöd-

vändigheten av en mera rättvis fördelning mellan olika kategorier av de allmänna vägarna i syfte att en skälig del av anslagen komme vägarna under beteckning "övriga länsvägar" till del.

I motionerna I: 364 och II: 402 hade yrkats, att riksdagen skulle i skrivelse till Kungl. Maj:t uttala, att vägbyggnadet i Älvsborgs län borde inriktas på den omfattning som krävdes för en positiv utveckling av länets olika delar, enligt i motionerna angivna riktlinjer.

I motionerna I: 481 och II: 550 hade föreslagits, att riksdagen skulle besluta att under anslaget B 2 Drift av statliga vägar anvisa 12 400 000 kronor, avsedda för förstärkt vägunderhåll utöver vad departementschefen föreslagit, samt i skrivelse till Kungl. Maj:t uttala, att Kungl. Maj:t vid kommande års budgetarbete borde 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 borde tagas till behovet av ett väl fungerande länsvägnät.

I motionerna I: 482 och II: 815 hade framställts förslag om att riksdagen skulle besluta, att det i anslaget B 5 Bidrag till byggande av kommunala vägar och gator upptagna beloppet på 331 miljoner kronor i årets stat skulle minskas med 50 miljoner kronor, som skulle överföras till det statliga byggandet av riks- och länsvägar.

I motionerna I: 706 och II: 830 hade hemställts, 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 vägunderhållningen 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 kronor, att avräknas mot automobilskattemedlen, samt

## Anslagen till vägväsendet

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

I motionerna I: 723 och II: 822 hade anhållits, att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t uttala, att den flerårsplan för vägbyggandet under perioden 1970—1974 som statens vägverk framlagt borde omprövas med sikte på en snabbare upprustning och utbyggnad av vägnätet i regioner, där det vore angeläget att stärka näringsliv och bebyggelse.

I motionerna I: 724 och II: 834 hade yrkats, att riksdagen vid behandlingen av punkten B 3 Byggnad av statliga vägar vid tilldelningen av medel för byggande av länsvägar skulle uttala, att ökad hänsyn borde tagas till det alltjämt i Jämtlands län kvarstående behovet av nybyggnad av ödebygdsvägar i enlighet med vad i motionerna anförts.

Utskottet hade i den nu föredragna punkten på anförda skäl hemställt,

1. att riksdagen måtte till Statens vägverk: Ämbetsverksuppgifter för budgetåret 1970/71 anvisa ett förslagsanslag av 4 100 000 kronor, 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 vore i fråga, till Drift av statliga vägar för budgetåret 1970/71 anvisa ett reservationsanslag av 774 000 000 kronor, 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 vore i fråga, samt I: 482 och II: 815 till Byggnad av statliga vägar för budgetåret 1970/71 anvisa ett reservationsanslag av 683 900 000 kronor, att avräknas mot automobilskattemedlen,

4. att riksdagen för budgetåret 1970/71 måtte anvisa

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

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

b. medgiva att under budgetåret 1970/71 statlig lånegaranti för lån avseende inköp av vägunderhållsmaskiner för vissa enskilda vägar finge beviljas intill ett belopp av 100 000 kronor,

6. att riksdagen för budgetåret 1970/71 måtte anvisa

a. till Bidrag till byggande av enskilda vägar ett reservationsanslag av 23 400 000 kronor, att avräknas mot automobilskattemedlen,

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

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

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 väghållningen,

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

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

**Anslagen till vägväsendet**

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 motionen 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.

Vid punkten hade avgivits 11 särskilda med 1, 2 a och 2 b, 3—6 samt 7 a—7 d betecknade reservationer.

I reservationen 1, beträffande anslaget till *drift av statliga vägar*, hade herrarna *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) ansett, att utskottets yttrande bort i viss angiven del hava den lydelse, reservationen visade, samt att utskottet bort under 2

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 vore i fråga, till Drift av statliga vägar för budgetåret 1970/71 anvisa ett reservationsanslag av 786 400 000 kronor, att avräknas mot automobilskattemedlen.

I reservationen 2 a, beträffande anslaget till *byggande av statliga vägar*, hade herrarna *Bengtson* (cp), *Johan Olsson* (cp), *Eliasson* i Sundborn (cp), *Dahlgren* (cp) och *Sundman* (cp) ansett, att utskottets yttrande i viss del bort erhålla den lydelse, som i reservationen angivits, samt att utskottet bort under 3 hemställa, att riksdagen måtte i anledning av Kungl. Maj:ts förslag samt motionerna I: 706 och II: 830, nämnda motioner såvitt nu vore 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 kronor, att avräknas mot automobilskattemedlen.

I reservationen 2 b, beträffande *överförande av medel från anslaget till byggande av kommunala vägar och gator till anslaget till byggande av statliga vägar*, hade herrarna *Birger Andersson* (s), *Bertil Petersson* (s), *Herbert Larsson* (s), *Rönnerberg* (s), *Jonsson* (s) och *Blomkvist* (s) ansett, att utskottets yttrande bort i viss del lyda så, som i reservationen angivits, samt att utskottet bort under 3 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 vore i fråga, till Byggnad av statliga vägar för budgetåret 1970/71 anvisa ett reservationsanslag av 733 900 000 kronor, att avräknas mot automobilskattemedlen.

I reservationen 3, beträffande *överförande av medel från anslaget till byggande av kommunala vägar och gator till anslaget till byggande av statliga vägar*, hade herrarna *Birger Andersson*



## Anslagen till vägväsendet

(s), *Bertil Petersson* (s), *Herbert Larsson* (s), *Rönneberg* (s), *Jonsson* (s) och *Blomkvist* (s) — vid bifall till reservationen 2 b — ansett, att utskottets yttrande bort i viss angiven del hava den avfattning, denna reservation visade, samt att utskottet bort under 4 b hemställa, att riksdagen måtte anvisa till bidrag till byggande av kommunala vägar och gator ett reservationsanslag av 281 000 000 kronor, att avräknas mot automobilskattemedlen.

I reservationen 4, beträffande *ackumulerad eftersläpning rörande vägbyggnad och vägunderhåll* samt *minskningen i fråga om byggande av länsvägar*, hade herrarna *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) ansett, att utskottets yttrande i viss del bort hava i denna reservation angiven lydelse samt att utskottet bort under 7 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 giva Kungl. Maj:t till känna vad reservanterna i dessa frågor anfört.

I reservationen 5, beträffande *avvägningen mellan riks- och länsvägar* samt *planeringen av väghållningen*, hade herrarna *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) ansett, att utskottets yttrande bort i viss del erhålla den avfattning, som i reservationen angivits, samt att utskottet bort under 8 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 väghållningen, som sin mening giva Kungl. Maj:t till känna vad reservanterna i dessa frågor anfört.

I reservationen 6, beträffande *vägväsendets framtida finansiering*, hade herrarna *Bohman* (m), *Strandberg* (m), *Nordstrandh* (m) och *Cassel* (m) ansett, att utskottets yttrande i viss angiven del bort lyda så, som denna reservation visade, samt att utskottet bort under 22 hemställa, att riksdagen måtte i anledning av motionerna I: 87 och II: 98 som sin mening giva Kungl. Maj:t till känna vad reservanterna anfört beträffande utredning rörande vägväsendets framtida finansiering.

Herr PETERSON, ERIC, (fp):

Herr talman! Då vägfrågorna har ett mycket stort och allmänt intresse och då jag sett talarlistan och vet att många kommer att framlägga sina synpunkter skall jag fatta mig kort inledningsvis.

Vägnätets betydelse för landets kommunikationer ökar mycket snabbt. Vi vet att biltätheten kommer att öka. Enligt en uppgift som jag har fått är det endast 50 procent av landets hushåll som i dag disponerar bil, och det säger väl något om vad vi har att vänta beträffande biltätheten framöver. Vägnätet är på många håll eftersatt. Inte minst gäller detta de sekundära vägarna, de s. k. småvägarna. Dessa vägar har avgörande betydelse för människorna i glesbygdsområdena. Besvikelsen över de små väganslagen växer i avfolkningsområdena. Det är väl tämligen klart att de föreslagna anslagen för nästa budgetår inte ens förslår till att uppfylla minimikraven i Vägplan 70. Förutom den ökade trafiken ställer trafiksäkerheten ökade krav på vägnätet. Ett förbättrat vägnät med bl. a. ett minskat antal trafikfällor är en angelägen åtgärd för att minska antalet olyckor. Trafikolyckorna och kostnaderna för dem spelar stor roll för ekonomin men har betydelse även på andra områden

### Anslagen till vägväsendet

av samhällslivet. Jag vill gärna nämna vad vägverket säger: "Ett eftersatt vägunderhåll får å andra sidan den effekten att investerat kapital förslits snabbare än nödvändigt."

Vägverket begär för drift av statliga vägar totalt 836 miljoner kronor för kommande budgetår, därav 116 miljoner kronor för förstärkt vägunderhåll. Det sista gäller förstärknings- och ombyggnadsarbeten främst i fråga om de s. k. mindre vägarna. Av totalt begärda 836 miljoner kronor tillstyrker departementschefen 774 miljoner kronor. Anslaget för förstärkt vägunderhåll prutas från begärda 116 miljoner kronor till 103,6 miljoner kronor.

Vi finner denna nedskärning mycket olycklig i nuvarande läge. Vägverkets begäran finner vi väl motiverad och föreslår att riksdagen beviljar den av vägverket begärda höjningen. Det innebär en höjning med 12,4 miljoner kronor i förhållande till departementschefens förslag.

Reservanterna anser också att vid fördelning av vägbyggnadsanslaget mellan riksvägar och länsvägar bör hänsyn tas inte endast till tendensen till koncentration av trafiken till riksvägarna, de stora vägarna, utan också till den roll som ett väl utbyggt länsvägnät spelar i den framtida regionalpolitiken och i trafikpolitiken i övrigt.

Vägplan 70 måste prövas också från dessa utgångspunkter. I reservation 4 under punkt 2 föreslår reservanterna att redan vid kommande års budgetarbete resurser beräknas för vägändamål av sådan omfattning att senare års ackumulerade eftersläpning beträffande vägbyggnad och drift kan undanröjas. Om detta kunde bli fallet skulle möjligheter skapas att tillgodose många berättigade önskemål som framförts i motioner vilka behandlas i detta utlåtande.

I reservation 5 under punkten 2 slutligen framhålls att goda vägförbindelser är en förutsättning för framåtskridande. Tillfredsställande transportförhållanden är nödvändiga för att företags-

lokalisering skall kunna ske och bestå, och goda förbindelser för persontrafiken har avgörande betydelse för människornas trivsel. Fördelningen av de för vägändamål avsedda resurserna mellan olika vägar måste vara sådan att en positiv befolknings- och näringslivsutveckling i olika delar av landet främjas. Det finns ett oupplösligt samband mellan regionalpolitik och trafikpolitik. När riksdagen år 1963 fastställde riktlinjerna för trafikpolitiken fastslogs att alla delar av landet skulle ha en tillfredsställande trafikförsörjning.

Med detta yrkar jag, herr talman, bifall till reservationerna 1, 4 och 5 under punkten 2 i statsutskottets utlåtande nr 6.

Herr STRANDBERG (m):

Herr talman! Nu går vi till den verkliga storslakten av motioner.

I statsutskottets utlåtande nr 6 föreligger under denna punkt inte mindre än 28 underpunkter, och ordet "avslås" eller "avslår" förekommer på s. 16—17 inte mindre än 24 gånger. Mängden av motioner visar tydligt den oro som föreligger i fråga om den förda vägpolitiken — en oro som delas av ledamöter från alla partier.

Jag har under tidigare år starkt kritiserat den förda vägpolitiken och uttalat farhågor för att Sverige snart skall bli ett u-land i fråga om tillgång på acceptabla vägar. Mot bakgrunden av hittillsvarande eftersläpningar i vägbyggnadsprogrammet och med hänsyn till fordonsparkens ansvällning liksom den ökade trafikutvecklingen kommer väsentligt ökade anspråk att ställas på medel för väg- och gatubyggnad. Detta framgår inte minst av den nu framlagda Vägplan 70. Men en förlegad och doktrinär syn på vägbyggets finansiering har försatt oss i en orimlig situation. Genom att väganlagen nu i stort sett legat på samma nivå sex år i följd har vi fått en eftersläpning i förhållande till alltjämt gällande vägplan på närmare 2 000 mil-

## Anslagen till vägväsendet

joner kronor. Jag har då räknat med den indexserie som använts av dåvarande väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Jag medger att den angivna summan 2 000 miljoner kronor något kan reduceras, om man tar hänsyn till rationaliseringseffekter, men dessa uppväger endast en ringa del av eftersläpningen. Senast föregående år bevisade jag i denna kammare att vägstandarden var så låg och dess förbättring var så ringa under de senaste åren, att det skulle ta över 15 år att bygga om riksvägarna till godtagbar standard för dagens trafik och 30 år att bygga om genomgående länsvägar, om samma ombyggnadstakt skulle bibehållas.

Nu har vi, herr talman, fått nya uppgifter att basera våra ställningstaganden på. Även om Vägplan 70 ännu är föremål för remissbehandling torde det icke möta hinder att utnyttja såväl vägplanens källmaterial som en del andra uppgifter. En snabbtitt i Vägplan 70 visar hur standarden på våra vägar förändrats de senaste åren. Senast tillgängliga uppgifter avser år 1968, då 35 procent av Europavägarna icke hade godtagbar standard. För övriga riksvägar var motsvarande siffra 36 procent och för genomgående länsvägar hela 51 procent. Vår alltjämt gällande vägplan från år 1957 hade som målsättning att till år 1975 skapa fullgod standard på riksvägnätet. Tabell 3:11 i Vägplan 70 anger att andelen riksvägar med fullgod standard mellan åren 1966 och 1968 endast ökat med en procent. Således en årlig förbättring med en halv procent. Jag skall avhålla mig från att föra det matematiska resonemanget om hur många decennier det skulle ta att komma i kapp med den utbyggnadstakten. Envar måtte väl ändå begripa att det kommer att ta generationer att få fullgod standard på riksvägnätet med en sådan fortsatt investeringspolitik. Då är att märka att de senaste årens oförändrade anslag på intet sätt medfört någon förbättring. På samma sätt kan standardfrågorna för det övriga vägnätet analy-

seras, och det ger i många fall än mer skrämmande resultat. Den oro som jag inledningsvis nämnde är således fullt förståelig.

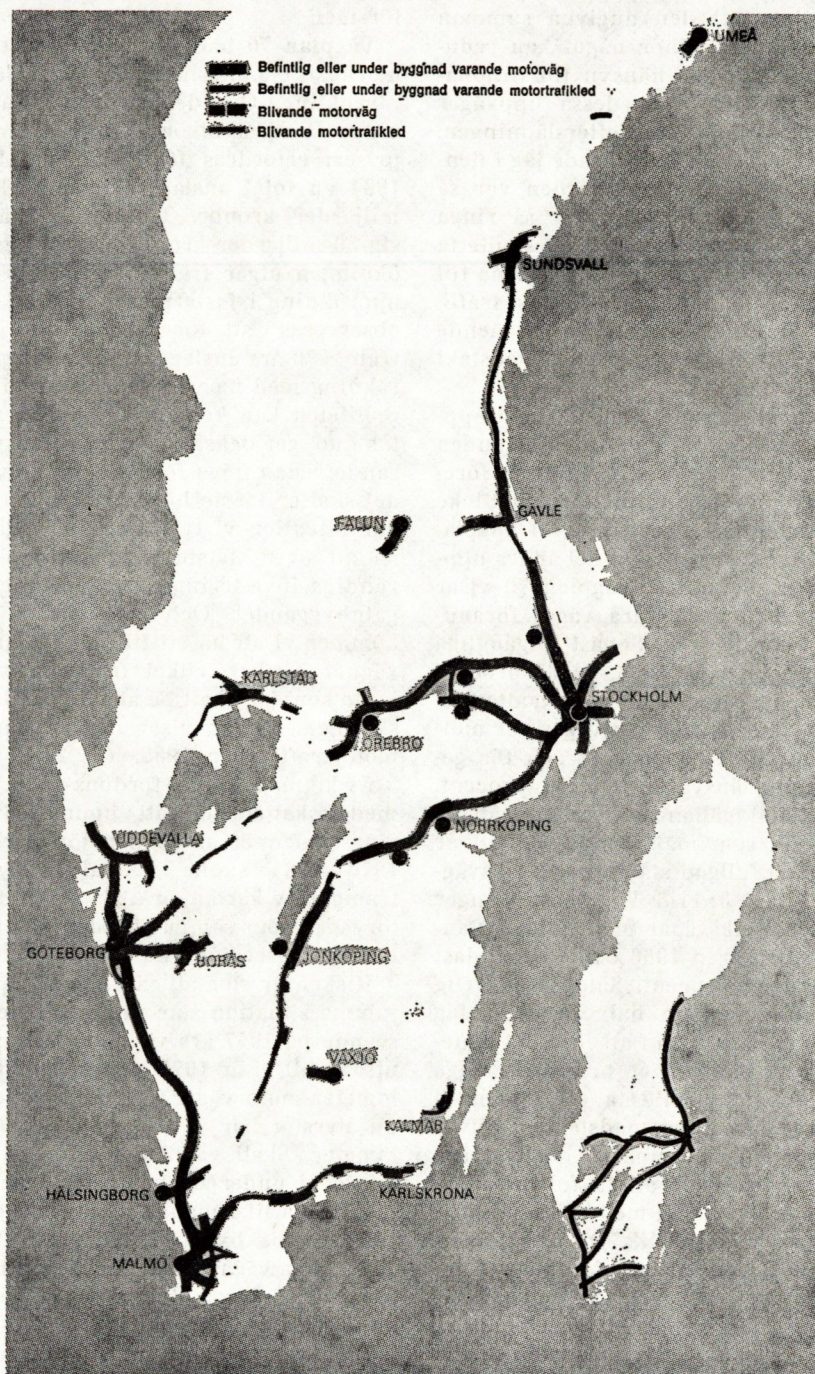
Vägplan 70 har jämlikt sina direktiv utarbetat två alternativ för väganslagens utveckling. Om den årliga anslagsökningen endast utgör 4 procent i fasta priser, erfordras för perioden 1970—1984 en total anslagsram om cirka 37 miljarder kronor. Totalramen närmar sig 50 miljarder kronor, därest anslagsökningen utgår från 7,5 procents årlig uppräknings i fasta priser. Härvid skall observeras att beräkningarna utgått från 1970 års anslagsnivå. En årlig uppräknings med mer än 4 procent, vilket i realiteten kan komma att innebära status quo, ger också vid handen att nuvarande redan höga fordons- och drivmedelsskatter måste höjas. Det är i en sådan situation vi tvivlar på möjligheterna att över statsbudgeten anvisa nödvändiga investeringsmedel för väg- och gatubygget. Och inte ens år 1985 kommer vi att ha ett tillräckligt huvudvägnät i riket, vilket framgår av den karta som jag skall be att få visa på TV-skärmen. Kartan visar motorvägar och motortrafikleder 1985. (S. 20.)

Även med höjda fordons- och drivmedelsskatter för att uppnå investeringsramen 50 miljarder för perioden 1970—1984 skulle vi således, vilket framgår av kartan, år 1985 stå utan motorvägar som sammanbinder de största befolkningsregionerna i riket.

Risken är stor att vi hamnar i precis samma situation som vi gjorde med avseende på 1957 års vägplan. Denna förutsatte att vi år 1975 skulle ha 1 800 kilometer motorvägar. När knappt fem år nu återstår har vi endast drygt 300 kilometer. Skall vägplan 1957 realiseras, måste vi under de närmaste åren årligen bygga lika många kilometer som vi tillsammans byggt under åren 1957—1969. Hela väganlaget och mer till skulle gå åt. Och vad blir då över till alla andra vägbyggen? Ingenting!

Det synes nu mer nödvändigt än nå-

## Anslagen till vägväsendet

*Motorvägar och motortrafikleder 1985*

## Anslagen till vägväsendet

gonsin att närmare studera vilka andra alternativ som kan nyttjas såsom komplement till den direktfinansieringsmetod vi normalt använder. Det måste vara av största intresse att snabbt få fram ett vägnät som tillfredsställer kraven på transportekonomi och trafiksäkerhet. En metod utgöres härvidlag av lånefinansiering, som kan kombineras med avgiftsfinansiering. I motion till årets riksdag har vi liksom tidigare år begärt en allsidig och förutsättningslös utredning rörande vägväsendets framtida finansiering. På sedvanligt sätt har vi inte heller i år — trots utvecklingen — fått majoriteten med oss och därför tvingats till reservation. Denna reservation återfinnes som nr 6, och jag ber att få yrka bifall till den.

Jag yrkar också bifall till reservationen 5 som berör väganlagens fördelning. I en del motioner har påtalats nödvändigheten av ett över hela landet väl utbyggt vägnät. Riskerna för att anslagen i för stor omfattning kommer storstadsregionerna till del är uppenbara.

Jag instämmer i vad herr Eric Peterson nyss sade att det råder ett ouppslött samband mellan trafikpolitik och regionalpolitik. Det är därför man med stor oro konstaterar att Vägplan 70 innebär en mycket kraftig omfördelning av väganlagen. Som exempel kan jag anföra de fyra nordligaste länen, för vilka de ordinarie väganlagen år 1974 endast skulle utgöra 45 procent av det genomsnittliga anslaget under 1960-talet. Samtidigt skulle anslagen exempelvis till Stockholms län ha mer än fördubblats. En mer lokaliseringvänlig bedömning måste ovillkorligen till.

Som det sägs i reservationen vill också jag, i likhet med föregående talare, understryka, att fördelningen av de för vägändamål avsatta resurserna mellan riksvägar, länsvägar och enskilda vägar måste vara sådan att en positiv befolknings- och näringslivsutveckling i landets olika delar främjas. Det blir därför nödvändigt att pröva Vägplan 70

också från nu angivna synpunkter. I reservationen 5 begär vi att riksdagen skall ge Kungl. Maj:t denna mening till känna.

Under detta anförande hade herr talman infunnit sig och övertagit ledningen av kammarens förhandlingar.

Herr OLSSON, JOHAN, (cp):

Herr talman! Jag har deltagit i slutbehandlingen av dessa ärenden i utskottet och står som undertecknare av ett flertal reservationer. För centerpartiets del kommer dessa reservationer dock att motiveras av herr Torsten Bengtson, som har deltagit i realbehandlingen i vederbörande avdelning.

Jag har begärt ordet närmast för att kommentera ett par motioner som utskottet har avstyrkt. Det gäller först motion I: 723, i vilken vi begär en omprövning av vägplanen i syfte att få till stånd en snabbare utbyggnad i regioner där det är angeläget att stödja näringsliv och bebyggelse.

Den vägplan som vägverket nu arbetar efter innebär att man mycket starkt koncentrerar väganlagen till de expansiva områdena, främst storstadslänen. Herr Strandberg har nyss berört detta problem. Jag skulle vilja komplettera de siffror han nämnde med några uppgifter som berör skogslänen, d. v. s. alla fem länen i Norrland jämte Kopparbergs och Värmlands län, och behandla det avsnitt av vägbyggandet som är mest markant koncentrerat, nämligen anslagen till länsvägarna. För skogslänen räknar man för innevarande år med ett byggnadsanslag på 48,1 miljoner kronor, och detta anslag minskar successivt så att det år 1974 endast uppgår till 16 miljoner kronor. Samtidigt ökar, som herr Strandberg här anförde, anslagen även på detta avsnitt mycket starkt i storstadsområdena. Vi tycker att det är en olycklig utveckling, och det finns många instanser som har uttalat sig i samma riktning. I en skrivelse till rege-

### Anslagen till vägväsendet

ringen har länsstyrelserna i de fyra nordligaste länen påtalat dessa förhållanden och menat att en omprövning bör ske. Svenska vägföreningen, som ju är en organisation för många intressenter inom näringslivet och som har tagit som sin uppgift att arbeta för en sund utveckling av vägväsendet, har också i skrivelse till regeringen i början av detta år berört dessa frågor och ansett att vägpolitiken bör prövas samtidigt med lokaliseringpolitiken. Vägfrågorna har praktiskt taget blivit bortglömda i den lokaliseringspolitiska debatten, anses det, och jag vill instämma häri. Det är alldeles självklart att ett ökat vägbyggnad är en grundförutsättning för utvecklingen av näringslivet i lokaliseringsområdena. En sådan utveckling har man i andra sammanhang, t. ex. i propositionen om den fortsatta regionalpolitiken, sagt sig vilja stödja.

Samtidigt kan också konstateras att vägtillståndet enligt 1968 års rapport fortfarande är otillfredsställande. Endast 35 procent av riksvägarna kan klassificeras som fullgoda, och över 50 procent av länsvägarna kan fortfarande inte anses godtagbara. Av naturliga skäl är det främst skogslänen som drabbas av den dåliga standard som ännu kan konstateras när det gäller vårt vägnät.

Jag vill således yrka bifall till motionerna I: 723 och II: 822, i vilka begärs en omprövning av vägplanen för att främja en snabbare utbyggnad av vägnätet i regioner med svagt utvecklat näringsliv.

I andra motioner som vi väckt och som jag endast kort skall beröra, eftersom fröken Pehrsson kommer att ta upp denna fråga, har yrkats på en utredning av frågan om fullständig täckning med statsbidrag av kostnaderna för den enskilda väghållningen samt av frågan om formerna för byggande och drift av enskilda vägar. Utskottet hänvisar till 1960 års utredning, vilken resulterade i ett betänkande om statsbidrag till enskild väghållning 1962 och riksdagsbeslut 1963. Utskottet framhåller

att detta riksdagsbeslut innebar betydande förbättringar i den statliga bidragsgivningen till den enskilda väghållningen. Dessa förbättringar var givetvis välkomna, men vi bör väl ändå se detta som en etapp mot ett helt avlastande av kostnaderna för de enskilda vägarna. Det kan väl ändå inte vara rimligt att en grupp människor belastas med vägstnader som andra människor inte har i landet. Oftast gäller det här grupper som är handikappade i många avseenden: de har kostnader för långa resor, befinner sig ofta på en lägre inkomstnivå och har långt till service. Jag tycker nog att frågan om den enskilda väghållningen nu efter sju år är mogen för en omprövning. Jag är förvånad över att utskottet inte har passat på tillfället att hänskjuta dessa motioner till den utredning om vägarna som tillsattes under förra året. Jag tycker att det borde ha framlagts ett förslag härom. Vi kan inte låta nöja oss med det läge som för närvarande råder, utan vi som representerar glesbygden vill ha en ändring till stånd.

Jag vill alltså yrka bifall till motionerna I: 212 och II: 328.

Fröken PEHRSSON (cp):

Herr talman! I motionerna I: 364 och II: 402 framhåller vi att i den trafikpolitiska angelägenhetsgradering som ligger till grund för den nuvarande vägplaneringen i vårt land prioriteras väg- och gatubyggnad i storstadsområdena samt byggandet av trafikleder mellan dessa områden. Det innebär att en ökad andel av väganlagen går till riksvägarna. Anslagen till länsvägarna minskas undan för undan. Från 1970 till 1974 minskas anslagen till länsvägarna med 65 miljoner kronor. I motionen framhåller vi att vi inte kan godta en sådan omfördelning av anslagen. Enligt vår mening skall regional- och lokaliseringspolitiska åtgärder syfta till ett decentraliserat samhälle. Därvid skall vägpolitiken användas såsom ett medel. Ett över hela landet väl utbyggt vägnät är

## Anslagen till vägväsendet

en förutsättning för att olika landsdelar skall få del av utvecklingen. Det innebär att länsvägarna måste tillmätas långt större betydelse än som sker vid den nuvarande vägplaneringen.

Vi anser att 1971 måste i de olika länen byggandet av länsvägar ha minst lika stor omfattning som 1969. Planeringen för tiden därefter måste inriktas på skapandet av ett länsvägnät av den storlek som krävs för att en positiv befolknings- och näringsutveckling skall nås i olika regioner. För att detta skall kunna förenas med de stora kraven på väginvesteringar i storstadsområdena måste de framtida väganslagen kraftigt ökas.

Älvsborgs län hör till de län där kraven på en upprustning av länsvägarna är särskilt stora. Enligt den flerårsplan för byggande av länsvägar under perioden 1970—1974 som statens vägverk har tillställt länsstyrelserna skall under 1970 länsvägbyggandet i Älvsborgs län uppgå till 13,9 miljoner kronor. För de följande åren planeras emellertid kraftiga minskningar, och år 1974 beräknas blott 2 miljoner kronor för detta ändamål.

Utskottet hänvisar i sin skrivning till Vägplan 70 och till propositionen, varav framgår att under 1969 flerårsplanerna för det statliga vägbyggandet och fördelningsplanen för bidragsgivningen till det kommunala vägbyggandet har reviderats. De nya planerna avser perioden 1970—1974. I enlighet med Kungl. Maj:ts direktiv för revideringen har planerna baserats på en trafikpolitisk angelägenhetsgradering av väg- och gatubyggnadsbehoven. En samordning av planerna har skett med hänsyn till fördelningen av de beräknade transportbehoven. Objektens samhällsekonomiska lönsamhet har i första hand varit avgörande för prioriteringen i planerna. När det gäller flerårsplanerna har härvidlag samtidigt beaktats näringslivets behov av tillfredsställande transportmöjligheter liksom också behoven av kapacitetsstarka trafikleder inom och mellan tätortsregionerna.

Även behovet av vägförbindelser mellan kommunblockens ytterområden och deras centra har uppmärksamrats i propositionen. Man frågar sig emellertid om detta behov kan tillgodoses ifall väganslagen skärs ned — och det så kraftigt som med 65 miljoner. Det är just med hänsyn till den angelägenhetsprövning propositionen framhåller som vi har velat hävda i våra motioner att det behövs en framtida ökning av väganlaget.

Enligt Kungl. Maj:ts direktiv för revidering av det kommunala vägbyggandet skall i första hand hänsyn tas, som jag nämnde tidigare, till lönsamheten, i andra hand till näringslivets behov. Därefter skall behovet av trafikleder inom och mellan tätortsregionerna tillgodoses. Sist nämns behovet av vägförbindelser mellan kommunblockens ytterområden och deras centra, ett behov som verkligen inte får eftersättas.

Det behövs alltså enligt vår mening ett ökat väganslag för framtiden och dessutom en sådan planering av vägbyggandet att hela samhället tillgodoses på ett tillfredsställande sätt.

Herr talman! Jag yrkar bifall till motionerna I: 364 och II: 402.

Herr SVENINGSSON (m):

Herr talman! Vägar och kommunikationer är något som berör alla. Säkert är det svårt att finna ett utskottsutlåtande där det under en punkt redovisas så många motioner som under den punkt som nu behandlas. Samtliga har avstyrkts av utskottets majoritet. Det går tydligen inte att ändra på något av vad Kungl. Maj:t föreslår.

Jag har framhållit många gånger under senare år att vårt vägväsen har blivit illa tillgodosett och att vägnas upprustning och underhåll inte följt med trafikutvecklingen. Sådan är situationen i Europas främsta billand! Vad som är föreslaget för nästa finansår och vad riksdagen i vanlig ordning kommer att besluta ger inga tecken på att här

### Anslagen till vägväsendet

kommer att ske en förändring till det bättre. Nog får det anses vara rätt underligt att de enskilda människorna har råd att köpa bil men det allmänna inte har råd att bygga ut och underhålla vägarna. Ja, det allmänna har inte ens råd att på ett tillfredsställande sätt underhålla de vägar som blivit byggda i gångna tider.

Om man ser på de inkomster staten har av bilismen, finner man att det inte har saknats pengar till vägväsendet under de många år då så litet har gjorts åt vägarna. Bara under nästa finansår överförs till budgetutjämningsfonden 783 miljoner kronor av bilskattemedlen. Sedan budgetåret 1964/65 har av bilskattemedel på detta sätt 2 å 3 miljarder kronor förts över till andra ändamål än vägarna. Under tiden från budgetåret 1964/65 till budgetåret 1968/69 har av bilismen erlagda skatter — energiskatt, särskild skatt på motorbränsle, omsättningsskatt eller som det nu kallas mervärdeskatt — förts till statskassan så mycket pengar att det blir ett sammanlagt skatteuttag på bortåt 10 miljarder kronor. Det beloppet har på kort tid gått vägväsendet förbi och inte använts på det sätt som det borde ha använts på. Man kan därför kanske inte riktigt dela den uppfattningen att det har fattats medel till att bygga ut vägarna på ett bättre sätt.

Under de senaste sex å sju åren har inte skett någon förändring till det bättre. Det har varit stillestånd beträffande väganlagen, vilket har betytt en avsevärd försämring allteftersom inflationen har fortgått.

De små höjningar som föreslås i år när det gäller väganlagen ger inte vägar med en högre standard och inte alls ett återtagande av den stora eftersläpningen i fråga om vägnas utbyggnad och underhåll.

Att i år det anslag som utgår i form av driftanslag — således det gamla underhållsanslaget — har ökat med några tiotal miljoner kronor beror inte bara på inflationen utan också på det förhål-

landet att när utbyggnaden sker på ett så sparsamt sätt så ökar behovet av driftbidrag, och det behovet måste på något sätt tillgodoses.

När väganlagen i år föreslås uppräknade med 78 miljoner kronor så innebär detta en nedskärning totalt sett av anslagen med 260 miljoner kronor i förhållande till vad vägverket begärde i sina petita för att kunna genomföra planerna. Det ligger nära att ha den uppfattningen att först när alla andra behov har tillgodosetts, får vägverket vad som blir över, och därför blir vägväsendet så illa tillgodosett.

Även om den vägplan som avlämnats år 1957 och som antogs av riksdagen år 1959 inte har haft någon nämnvärd betydelse har vi ändå gått och väntat på att Vägplan 70 skulle bli färdig. Denna vägplan har ju redan berörts i dagens debatt. Nu visar denna nya vägplan, såsom väntat var, att det behövs avsevärt större belopp än tidigare om vägbygget någorlunda skall kunna följa med utvecklingen. Här behövs 50 miljarder kronor i dagens värde fram till år 1985. Detta belopp är som sagt av en helt annan storleksordning än det som nu utgår. Det betyder mer än 3 miljarder kronor om året, medan det nu rör sig om cirka 2 miljarder. Någon gång måste de begångna synderna mot vägväsendet betalas, och här har vi tydligen räkningen.

Nu har det visserligen inte varit tid att remissbehandla Vägplan 70. Först till nästa år skall den läggas fram i riksdagen. Men när man nu ser vart behovet i fråga om väganlagen pekar hade det varit mera riktigt att till viss del anpassa anslagen för nästa år till den nya Vägplan 70 än att pruta bort 260 miljoner kronor på vad vägverket har begärt. I den nya vägplanen har på samma sätt som i den av år 1957 uttalats — och det skall vi komma ihåg — att detta är en minimiplan och inte mer.

Hur ofta talas det inte om vad bättre vägar betyder för trafiksäkerheten, men det har regeringen tydligen inget in-



**Anslagen till vägväsendet**

tesse av. Hur nödvändigt är det inte när man talar om lokalisering av företag till olika bygder — såsom också har gjorts i denna debatt — att det finns goda vägförbindelser och kommunikationer. Ingalunda är det säkert att de områden där lokaliseringspolitik vill sätta in sammanfaller med de områden som ligger utmed vägväsendets huvudleder.

Talet om bättre vägar och trafiksäkrare vägar passar inte ihop med förslagen om väganslagets storlek. Vägverket minskar på den egna arbetskraften och på bilarnas antal. Allt går i riktning mot en minskad aktivitet.

Det finns anledning fråga vad det blev av motorvägarna. Den vägplan som lämnades 1957 och antogs av riksdagen 1959 innehöll planer på att fram till 1975 skulle byggas 1 800 kilometer motorväg. Här har byggts cirka 300 kilometer. Skulle man ta igen denna eftersläpning och bygga 200 à 300 kilometer om året skulle fram till 1975 vara kvar att bygga tio gånger så mycket per år som byggts hittills. Vad skulle inte detta komma att kosta!

När järnvägarna byggdes här i landet — vid den tidpunkten ansågs vårt land vara ett av Europas fattigaste länder — kunde man ändå skaffa fram och betala cirka en miljard kronor om året i den tidens penningvärde för att bygga järnvägarna. Nu, när vårt land anses vara ett av Europas rikaste länder, som har sluppit ifrån de två stora världskrigen på 1900-talet, har vi inte råd till så lönsamma investeringar som väginvesteringar. Regeringen kan inte få något högt betyg för vad den uträttat med de allmänna vägarna. Även i år redovisas under denna punkt om vägväsendet tre motioner som jag har avlämnat i denna kammare, och jag vill anföra några synpunkter beträffande dessa.

Utöver de många dåliga och i vissa fall mer eller mindre förfallna vägar som byggts under gångna tider och som det allmänna inte har råd att un-

derhålla på ett hyfsat sätt har vi fått vägsaltet i städer och samhällen och ute på våra större trafikleder. Hos bilisterna och hos allmänheten råder en ovanligt stark opinion emot detta saltelände. Tidningspressen har visat en viss aktivitet i saltningsepidemin. Tidningen Göteborgs-Posten ordnade bland sina läsare en omröstning om huruvida de ville ha saltning eller inte. Denna omröstning gav resultatet att 29 450 röstade mot saltningen och 238 önskade behålla den. Borås Tidning riktade i januari en förfrågan till 16 bilister som gällde vad de tyckte om vägsaltet. Av dessa 16 var det bara en som ville ha det kvar. De övriga ville ha bort vägsaltet och fördömde det i mycket starka ordalag. Någon av dessa 16 uttalade att lagen föreskriver att bilarna skall vara i trafikvärdigt skick men att den bestämmelsen motarbetades av väghållarna på ett effektivt sätt. Ett enda möte på en hårdsaltad väg kan innebära att både vindrutan och strålkastarna blir helt mörklägda. Bilisterna kör, enligt min mening, hellre på en litet mer isig men torr väg än på saltväg. Bilisterna vill inte vara med om att mista sikten på dagen och ljuset på natten genom att få vindrutan, strålkastarna och hela bilen nedsmetade med den eländiga saltsmörjan.

Saltets frätande inverkan på bilen är också enligt min åsikt mycket otäck. Det finns ingen statistik över för hur många hundratal miljoner staten förstör lackering, plåt och annat i bilarna, men ett är säkert, nämligen att det rör sig om mycket stora belopp. Det verkar både löjligt och dumt när vägverkets representanter hävdar att saltet inte har någon frätande inverkan på bilarna. Saltet har även en frätande inverkan på skodon, kläder och mattor när det släpas in i affärslokaler och andra utrymmen.

Framtiden kommer att utvisa vad som kommer att inträffa på många platser med växtligheten vid sidan om vägen och med grundvattnet när det

### Anslagen till vägväsendet

samlats tillräcklig mängd salt i jorden. Då kommer kanske även naturvårdsverket att ändra sin uppfattning. Jag tror att vägmyndigheterna inser bekymren och skadeverkningarna av vägsaltet, men trots detta fortsätter användningen av detta elände.

Var finns de utredningar som visar att saltet inte försämrar trafiksäkerheten och ej medför några risker för trafikanterna utöver vad som är vanligt på normalt plogad och grusad vinterväg? Var finns någon utredning som visar hur många olyckor som inträffat på grund av den mörka och med asfalt blandade otäcka snömodden?

Även i år har jag föreslagit att de vägar som är upptagna under rubriken "Övriga länsvägar" skall få mera del av även de små väganlagen. Den samhällsekonomiska lönsamheten skall vara avgörande för var vägarna skall byggas, var vägpengarna lämnar den största förräntningen, det har vi fått höra många gånger. Visst måste det byggas vägar omkring och mellan tätorterna, men andra delar av landet får inte glömmas bort.

När det talas om regionalpolitik vid olika tillfällen måste man göra klart för sig vad väginvesteringarna betyder i detta sammanhang. Här har skett en förskjutning när det gäller fördelningen av vägmedlen från länsvägarna till riksvägarna.

På många platser och kommuner ute i landsbygdsområdena ökar oron, inte minst med tanke på de blivande storkommunerna och deras centralorter, för att de skall bli helt bortglömda när det gäller någon förbättring av de allmänna vägarna. Jag noterar därför med stor tillfredsställelse att så många ledamöter i utskottet tagit upp just dessa frågor i reservationen, och jag är tacksam för de uttalanden som redan gjorts i denna debatt till förmån för länsvägarna.

Även i år har jag framfört förslag att en allmän undersökning borde ske av de allmänna vägarna. Och utskottet er-

känner att kännedom om vägarnas standard tillsammans med prognoser om trafiken och transporterens utveckling bildar det viktigaste underlaget för att bedöma vilka åtgärder som krävs för att tillgodose trafikens krav på nöjaktig framkomlighet.

Det har gjorts tillfredsställande undersökningar om riksvägarna och de genomgående länsvägarna, som har en längd av cirka 26 000 kilometer. Men på den återstående delen av länsvägarna med en längd av cirka 70 000 kilometer har någon totalinventering inte blivit genomförd. Utskottet nämner att ungefär en tredjedel av den återstående delen av länsvägarna, cirka 28 000 kilometer eller omkring 38 procent, blivit undersökt genom ett enklare förfarande. Men denna undersökning är enligt min mening till stor del betydelslös, emedan i denna undersökning inte finns angivet vilka vägar som blivit undersökta. När man inte har undersökt alla allmänna vägar och inte har kunnat ange vilka vägar som blivit undersökta, så kan jag inte ändra min uppfattning att det har hänt så litet på detta område. Tillståndet är sådant med tusentals mil övriga länsvägar att det inte passar att komma med en ofentlig och samlad redovisning härom.

Det föreligger ett så starkt behov av utbyggnad av våra större och mindre trafikleder att jag tror att det helt enkelt inte är möjligt att få ett modernt trafikväsen om man så hårt skall hålla fast vid direktfinansieringen och samtidigt vara så angelägen att få över mesta möjliga av bilskattemedlen direkt in i statskassan, att användas till andra ändamål. Vad vi behöver, och som redan förekommer i andra länder, är avgiftsbelagda vägar och trafikleder.

Herr talman! Jag ber att få instämma i de yrkanden som redan har framställts av herr Strandberg.

Herr ANDERSSON, BIRGER, (s):

Herr talman! Om vägar kan man tydligen prata hur mycket som helst, och

**Anslagen till vägväsendet**

det har åtskilliga gjort. Mycket har ju redan sagts i denna debatt som visar att meningarna är delade beträffande anslagen till vägar. Man får räkna med att så länge som trafiken ökar kommer vi att år efter år få debattera väganlagen och vägnarnas utseende.

Till det utlåtande som nu behandlas har fogats en rad reservationer. Själv är jag med på två av dessa. De syftar till att något omfördela väganlagen. Vi reservanter yrkar inte på någon ökning av anslagen till vägarna i stort utan endast att fördelningen skall vara en annan än som har förordats. Vad vi vill framgå ju klart och tydligt av reservationen. Jag anser det alltså tämligen överflödigt att förlänga debatten med att här upprepa och kommentera vad som sagts i reservationerna.

Jag nöjer mig därför, herr talman, med att yrka bifall till de vid punkten avgivna reservationerna 2 b och 3.

Herr **BENGTSON** (cp):

Herr talman! Finansministern liksom också industriministern har vid många tillfällen erkänt det svenska näringslivets oerhörda betydelse och framhållit att det måste bedrivas med högsta möjliga effektivitet. Det är därför så mycket mera förvånande att man inte har insett att kommunikationerna är oundgängligen nödvändiga för att få ett effektivt näringsliv. Men när det gäller denna för näringslivet viktiga del visar man inte något särskilt intresse, utan man har gett mycket otillräckliga anslag till vägväsendet. Det har redan så vältaligt vittnats om de brister som finns i vårt vägväsende att jag inte behöver ytterligare understryka de svaga punkterna där. Företrädarna för regeringen hänvisar ofta till bristen på medel, och denna brist skulle vara orsaken till att vi inte får mera till vägarna. Men det är klart att det är en felaktigt planerad ekonomisk politik som orsakar bristen på medel till vägväsendet. Regeringens ekonomiska planering har varit

mycket svag. Man har varit föga förutseende och över huvud taget inte drivit en ekonomisk politik som gett resurser till näringslivet. I det sammanhanget kommer naturligtvis också vägväsendet in.

Som en sammanfattning av vad som har skett på detta område skall jag visa på en sak. Meningen var väl att automobilskattemedlen skulle användas till vägväsendet. I år ser vi att det totala belopp som skall täckas av automobilskattemedel skulle uppgå till 2 450 miljoner kronor. I förhållande till innevarande budgetår innebär det visserligen en ökning med 12 miljoner kronor, men prisstegringarna gör ju att anslaget i själva verket inte har ökat utan i stället minskat. Nu beräknar man inkomsterna av automobilskattemedel till 3 233 miljoner kronor, och då skulle överskottet på vägväsendets specialbudget, som den 30 juni 1969 var 1 270 miljoner, under detta budgetår komma att öka med inte mindre än 783 miljoner kronor. Det är medel som således egentligen skulle ha tillförts vägväsendet men som inte kommer vägarna till del. Därmed uppgår vägväsendets specialbudget — automobilskattefonden — till den rätt fantastiska summan 2 053 miljoner kronor. Jag trodde att kommunikationsministern skulle ha varit närvarande i dag. I så fall skulle jag gärna ha velat fråga honom om det är meningen att dessa pengar, som fortfarande står i automobilskattefonden, skall användas till vägarna. Men jag kan ju framställa frågan till den företrädare för utskottet från socialdemokratiskt håll som jag förmodar kommer att tala senare. Skall dessa pengar användas till vägväsendet, eller vad skall det bli av de två miljarder kronor som nu finns reserverade?

Det mycket stora antal motioner som väckts i detta sammanhang visar det missnöje och den oro för framtiden som råder. Ovanligt många talare har anmält sig till denna debatt, och det är en berättigad kritik som framförts av de talare som hittills haft ordet.

### Anslagen till vägväsendet

De föreliggande reservationerna har tyvärr inte så mycket lett till konkreta förslag från vissa av dem som talat här. Vi har emellertid reservationen 1, som är en gemensam framställning från folkpartiet och centern. Där yrkar vi konkret på större anslag. Det gäller ytterligare 12,4 miljoner kronor till drift av statliga vägar och avser ett förstärkt vägunderhåll. Det är på detta sätt man med begränsade medel snabbast kan komma fram till att få förbättrade vägar. Det är förvånande att inte ens dessa 12,4 miljoner har accepterats, inte heller av moderata samlingspartiet vars representanter talat så varmt för bättre vägar.

Från centerns sida har vi emellertid gått ännu längre. Vi har försökt att få fram lite mera pengar och har till byggandet av statliga vägar yrkat på en ökning till 24,5 miljoner kronor.

Men den som vill arbeta för bättre vägar har ju knappast mer än detta att rösta på för att verkligen få fram mera pengar utöver de medel som Kungl. Maj:t föreslagit.

Den kanske mest betydelsefulla reservationen är dock nr 4. Den gäller en ackumulerad eftersläpning av vägbyggnad och vägunderhåll samt minskningen i fråga om byggandet av länsvägar. Har man nu eftersatt vägväsendet under lång tid vore det av allra största vikt att man försökte att i framtiden se till att vi kunde någorlunda hinna ifatt och nå de mål som vi ursprungligen haft.

Det har rätt mycket stor oro beträffande länsvägarna. Varje län omvittnar hur stor minskningen skall bli under de närmaste åren. Det missnöje och den oro som yppats här i dag och ute i bygderna är fullt berättigade. Vi har i reservationen 5 hänvisat till att det vid fastställandet av riktlinjerna för trafikpolitiken år 1963 fastslogs att alla delar av landet skall ha en tillfredsställande trafikförsörjning. I detta utlåtande låg också en anvisning beträffande vägpolitikens utformning. Vi menar att vi därmed tagit upp de önskemål som

finns i en rad motioner beträffande länsvägarna.

Detta är några av de punkter där jag vill yrka bifall till reservationerna, herr talman. Det gäller reservationen 1, reservationen 2 a, reservationen 4 och reservationen 5.

Dessutom finns en reservation nr 6 från moderata samlingspartiet angående vägväsendets framtida finansiering. Där har man återigen fört fram tanken på låne- och avgiftsfinansiering. Men man behöver ju bara hänvisa till att det finns över två miljarder kronor i automobilskattefonden. Det är alltså inte på det området som svårigheterna ligger, ty skulle vi använda dessa medel fanns det goda resurser att till att börja med göra något. Om vi låter bli att avsätta 783 miljoner kronor i år till bilskattefonden, såsom föreslås för nästa budgetår, så skulle det bli en avsevärd förbättring. Det är alltså inte brist på medel som är det väsentliga hindret för vägbyggandet, utan det är regeringens dåliga ekonomiska planering som gör att man inte avsätter tillräckliga resurser till vägarna. Vi når inte bättre resultat genom en avgifts- och lånefinansiering. Jag har noga lyssnat till vad herrar Strandberg och Sveningsson sagt om vägväsendets ofullständighet. Jag kan instämma i det mesta, deras anmärkningar är fullt befogade. Deras förslag till lösning finner jag emellertid inte leder till några egentliga resultat. Därför ber jag, herr talman, att på den punkten få yrka bifall till utskottets hemställan.

Det är klart att om regeringen försöker reparera sin dåliga planering genom en avgifts- och lånefinansiering så kanske man får dra den något paradoxala slutsatsen att herrar Strandberg och Sveningsson försöker hjälpa regeringen att rätta till dess dåliga planering. Den kunde ju rättas till på annat sätt.

Den reservation som herr Birger Andersson talade för går inte alls ut på att anvisa pengar till att förbättra vägarna

utan bara på att flytta om pengar. Man vill ta 50 miljoner kronor från anslaget till storstadsregionerna och i stället använda dem till länsvägarna. Det är förvånande att de som ligger bakom denna reservation inte har tagit kontakt med sina partivänner i avdelningen utan helt plötsligt på statsutskottets sammanträde presenterar en reservation.

Jag vill erinra om vad vägverket anser om denna sak. I Vägplan 70 visar man på att av den totala fordonsökningen 1970—1985 kommer inte mindre än 44 procent att falla på storstadsregionerna. Det är en siffra som bör uppmärksammas när man ger anslag. I vägverkets petita 1970/71 framhålles att den nuvarande nivån på medelstilldelningen ger ett starkt begränsat utrymme för ett systematiskt genomförande av trafikledsplanernas intentioner inom överskådlig tid. Konsekvenserna härav måste bli att trafikledsbyggandet och även statsbidragsgivningen till detta begränsas till enbart huvudtrafikleder och inte kommer att kunna hålla takten med trafik- och bebyggelseutvecklingen, med åtföljande försämring av framkomlighet och trafiksäkerhet.

Behovet för detta ändamål beräknas till över 700 miljoner kronor. Vägverket tog upp ett belopp på 370 miljoner kronor, Kungl. Maj:t prutade ned det till 331 miljoner kronor och nu vill motionärerna pruta ned det med ytterligare 50 miljoner kronor. Om deras förslag bifölls skulle det bli 20 miljoner kronor *mindre* än förra året till storstadsregionernas vägbyggande. Det parti som herr Birger Andersson företräder vill ibland beskylla centerpartiet för storstadfiendtlighet, men i detta fall har vi verkligen inte kunnat acceptera det arrangemang som reservanterna föreslår. Jag ber, herr talman, att på den punkten få yrka bifall till utskottets hemställan.

Jag skulle kanske tillägga att herr Birger Andersson och hans medreservanter borde beakta att om vi ger en ytterligt otillräcklig medelstilldelning till storstadsområdena går det helt enkelt

#### Anslagen till vägväsendet

inte att klara trafiken där, utan man blir tvingad att bygga vissa trafikleder till kommunala medel. Följden därav blir en höjd kommunalskatt. Herr Birger Andersson och övriga reservanter bör tänka på att man då delvis lägger vägutgifterna på låginkomsttagarna, eftersom kommunalskatten inte är progressiv. Herrar reservanter bör alltså tänka på vad deras förslag leder till.

Därmed har jag, herr talman, berört motionerna och reservationerna men vill sluta mitt anförande med att ännu en gång betona den stora betydelsen av att vi får ett förbättrat vägnät, vilket givetvis regeringen till största delen har ansvaret för. Regeringens ansvar diskuterades under debatten i går, och jag vill säga att när det gäller vägar och även i andra avseenden tar vi vår del av ansvaret i de fall då vi varit med om att fatta besluten. Men när vi ständigt för fram krav på att man mera bör beakta vägväsendets behov men detta inte beaktats utan regeringen i det fallet fört en mycket svag vägpolitik, då tar vi inte något ansvar.

Eftersom kommunikationsministern just nu kom in i kammaren, upprepar jag min fråga, om de 2 miljarder kronor som finns i bilskattefonden skall användas till vägväsendet eller vad det annars är meningen att dessa pengar egentligen skall användas till.

Herr STRANDBERG (m) kort genmäle:

Herr talman! Jag vill bara säga ett par ord till den ärade vice ordföranden i statsutskottets fjärde avdelning, herr Bengtson.

Det är nog en riktig siffra som herr Bengtson kommit fram till, att det numera skulle finnas 2 053 miljoner kronor i bilskattefonden. Men inför det resonemang som herr Bengtson sedan för, när han vill polemisera mot oss rörande den framtida finansieringen av vägväsendet, stegrar jag mig något.

**Anslagen till vägväsendet**

Herr Bengtson säger att det inte råder någon brist på medel. Nej, men jag skulle tro att kommunikationsministern erkänner att om man öppnar riksbankens kassafack, så ligger inte dessa 2 053 miljoner där — det känner herr Bengtson själv till som riksbanksfullmäktig. Där ligger kanske bara ett papper. Jag har lånat de pengarna, säger kanske finansministern, till helt andra saker. Om vi för det resonemanget vidare, kommer vi in på totalbudgeten, som ju ändå påverkas i detta sammanhang.

Sedan tycker jag att det är anmärkningsvärt att herr Bengtson talar om att vi från moderata samlingspartiet skulle vilja hjälpa regeringen att rätta till de förhållanden som uppstått genom regeringens vägpolitik. Men, herr Bengtson, jag har ingenting emot att hjälpa till. Och jag hoppas verkligen att man från centerpartiets och från alla andra partiers sida vill hjälpa till om vi hamnat i en situation, som vi på många håll är missnöjda med. Jag lovar absolut kommunikationsministern mitt stöd och min medverkan. Om han sedan vill följa mina intentioner, det blir ju hans och regeringens sak att bedöma.

Men, herr Bengtson, vi har i statsutskottets fjärde avdelning varit ute och rest och tittat på vägnäten. Vi har besökt Västtyskland, Frankrike, Italien, England och senast Japan föregående höst. I alla de länder vi besökt har man konstaterat nödvändigheten av att på ett helt annat sätt än vi här hemma gripa sig an med utbyggnaden av sina vägar. I alla dessa länder har man kommit underfund med att den metod som snabbast leder till målet är en lånefinansieringsprincip och en avgiftsfinansieringsprincip. Nu föreslår jag att herr Bengtson och jag arbetar vidare i statsutskottets fjärde avdelning och att vi nästa gång åker till broderlandet Norge, så att vi även får studera ett skandinaviskt land där man tillämpar en avgiftspolitik på trafiksidan.

Herr BENGTON (cp) kort genmäle:

Herr talman! Det är alldeles riktigt att de tvåtusen miljonerna inte ligger i riksbanken, utan det är så, som finansministern sagt någon gång, att varenda krona är ute och vandrar och används till bostadsändamål med mera sådant. Det är dock klart att det är regeringens uppgift att planera för kommande år. Om man verkligen anser det viktigt med väginvesteringar, får man naturligtvis i en budget på 45 miljarder kronor planera in större resurser för vägbyggandet. De tvåtusen miljonerna finns ju i varje fall formellt till reds att ta fram, om regeringen verkligen vill.

Hjälpa regeringen kan vi också göra, men jag trodde inte att moderata samlingspartiet ville hjälpa regeringen på det sättet att regeringen skulle komma ur sin obehagliga knipa genom att låna pengar till vägväsendet i stället för att göra en bättre planering. Vi vill gärna hjälpa regeringen, men på ett sådant sätt att man disponerar vårt lands tillgängliga resurser annorlunda, så att man också får större resurser för vägväsendets del.

Herr SVENINGSSON (m) kort genmäle:

Herr talman! Herr Torsten Bengtson framhöll i sitt första anförande att det enda rätta är att rösta för det högre anslagsförslaget. Jag brukar visst lova herr Torsten Bengtson att rösta för hans förslag, och jag skall göra det även i år. Vi anser visserligen att det, när statens inkomster är förbrukade, inte är så intressant att komma med förslag som leder till en ökad upplåning. Här rör det sig dock om så små belopp att jag kan rösta för förslaget.

Skall man anse lånefinansieringen vara en hjälp till regeringen eller inte? Det må vara hur som helst, men vi siktar på att få bättre vägar, på att få ett trafikvärdigt vägväsende, och vi tror inte att vi lyckas på annat sätt. Om vi

skall ha kvar en socialdemokratisk maktutövning i det här landet, är det nog litet för optimistiskt att tro att vi skall få ett modernt trafikväsende genom direktfinansiering. Men får vi ett annat maktutövande, kan det också gå till på ett annat sätt när det gäller vägar.

Vi har inte alltför stora förhoppningar om att Vägplan 70 kommer att kunna fullföljas. Det kan lätt gå med den som det gjort med tidigare vägplaner.

Herr STRANDBERG (m) kort genmäle:

Herr talman! Vi har i alla fall försökt att visa på någon metod.

Jag skulle i stället vilja rikta frågan åt ett annat håll, både till herr kommunikationsministern och till herr Torsten Bengtson. Vilka metoder har ni att rekommendera för att över huvud taget få till stånd en annan vägpolitik? Det är detta frågan rör sig kring.

Om den framtida finansieringsprincipen har vi sagt: Låt oss ta itu med detta förutsättningslöst — observera förutsättningslöst — och undersöka vilka metoder man kan använda sig av. Som jag tidigare sade har man gjort det på många andra ställen i världen, och där har man också lyckats lösa problematiken.

Herr talman! Det finns inget annat parti än moderata samlingspartiet som har visat några nya vägar till nya vägar!

Herr PETTERSSON, KARL, (m):

Herr talman! I statsutskottets utlåtande nr 6 behandlas motioner avlämnade under den allmänna motionstiden, avseende under kommunikationsdepartementet hörande verksamhetsområden.

I motionsparet I: 140 och II: 159 har berörts de direktiv, som sänts från vägverket till länsstyrelserna. Direktiven

#### Anslagen till vägväsendet

medförde att väg- och brobyggnadsprojekt, intagna i ordinarie femårsplaner, överföres från ordinarie arbeten till beredskapsarbeten. På så sätt sänktes de ordinarie vägbyggnadsanslagen i vederbörande län. Beredskapsarbetena avses vara ett komplement för att skapa nya arbetstillfällen i de sysselsättningssvaga regionerna. Med detta förfarande uppnås inte det avsedda resultatet. Samma arbete ger ju icke fler arbetstillfällen i avfolkningslänen om anslaget överflyttas från ordinarie arbete till beredskapsarbete. Huvudmålet ökad sysselsättning genom beredskapsarbete har inte uppnåtts med ett sådant förfarande.

I nämnda motioner yrkas att de ordinarie vägbyggnadsramarna i de sysselsättningssvaga regionerna icke minskas med anslagsbelopp motsvarande kostnad för vägprojekt som överföres från ordinarie vägbyggnadsplan till beredskapsarbete.

Utskottet avstyrker bifall till motionerna under erinran om de omfattande vägutbyggnader med beredskapsmedel som under senare år skett framför allt inom Norrlandslänen. Detta har aldrig ifrågasatts, utan vad det här gäller är överflyttning av medel från länens ordinarie vägplan till beredskapsarbete. Resultatet blir, att dessa ordinarie medel överflyttas till vägbyggandet i tätortsregionerna utan att därmed ökade arbetsmöjligheter skapas i de sysselsättningssvaga länen.

I fyrpartimotionerna I: 724 och II: 834 hemställes att riksdagen vid tilldelningen av medel för byggande av länsvägar uttalar att ökad hänsyn togs till det alltjämt kvarstående behovet av nybyggnad av ödebygdsvägar. Anslagen till ödebygdsvägar har särskild betydelse för sådana bygder i fjälltrakterna vilkas bestånd är beroende av turistnäringens uppehållande och utveckling. Vägar till dessa bygder är ofta mycket bristfälliga, och det är inte ovanligt att de under högsäsongen på vårvintern blir praktiskt taget ofarbara till följd av ska-

### Anslagen till vägväsendet

dor genom snösmältning och tjällossning. På grund av sådana trafiksvårigheter och de avbräck som därigenom vållas turistnäringen framstår i många fall en vägombyggnad som ett livsvillkor för den berörda bygden.

Slopandet av flerårsplanen för ödebygdsvägar, såsom vägverket förutsatt, innebär att vägbehov av denna art måste tillgodoses över anslaget till länsvägar. Inom det stora konkurrensområde som detta anslag omfattar måste vid en angelägenhetsgradering på trafikekonomisk basis ifrågavarande behov komma långt ner, eftersom de avser vägar som under större delen av året är svagt trafikerade, varför ombyggnad av dem mera sällan är lönsam från nyssnämnd synpunkt.

Vid behandlingen i statsverkspropositionen till 1954 års riksdag anförde föredragande departementschefen att han med hänsyn till de speciella intressen ödebygdsvägarna tillgodoser inte kunde biträda ett av dåvarande väg- och vattenbyggnadsstyrelsen framlagt förslag om slopande av denna vägkategori. Vederbörande utskott intog samma ståndpunkt i frågan som departementschefen. Till detta kan också anföras, att i väglagen fortfarande finns begreppet ödebygdsväg. Utskottet anför i utlåtandet, att det föreslagna avskaffandet av begreppet ödebygdsvägar inte i och för sig medför någon minskning av anslagsmedlen för därmed avsedda ändamål, då de i fortsättningen avses skola tillgodoses med medel från länsvägsanslaget. Möjligheterna till en sådan medeltilldelning torde, som tidigare sagts, vara ytterligt små i föreliggande konkurrens med länsvägarna.

Herr talman! Med hänvisning till vad jag här anförat ber jag att få yrka bifall till motionerna I: 140 och II: 159 samt I: 724 och II: 834.

Häri instämde fröken *Stenberg* (m).

Fru **WALLENTHEIM** (s):

Herr talman! De föregående talarna har mycket uppehållit sig vid trafikens enorma utveckling och de ökade krav på statliga insatser som därav följer — detta kan ju inte gärna någon människa vara okunnig om.

Det är uppenbart så att trafikutvecklingen kvantitativt och tekniskt måste mötas med långsiktig planering, och en sådan presenterades också i fjol. Oavsett hur remissbehandlingen av Vägplan 1970 utfaller och vad som sedan kommer att föreläggas riksdagen, torde framdeles inte mindre än nu en hård angelägenhets- och lönsamhetsgradering bli ofrånkomlig som en arbetshypotes för en realistisk vägpolitik. Samhällsaktiviteternas mångfald kommer att kräva solidariska ansträngningar för att lösa också trafikens problem ur helhetens synvinkel och inordna detta under det utrymme som samhällsekonomien medger.

År 1969 reviderades flerårsplanerna för det statliga vägbyggandet och fördelningsplanen för statens bidragsgivning till väghållare för perioden 1970—1974. Dessa planer bygger på långtidsplanen, där vägbehoven bedömdes på ett likartat sätt över hela landet, med undantag för storstadsområdena, vars i särklass stora trafikintensitet motiverade andra bedömningsgrunder. Totalt begär vägverket 2 223 000 000 kronor. Departementschefen förordar 1 973 900 000.

Utskottsmajoriteten kan inte finna att 10 procents prutning på anslagen är alarmerande. Det tyckte för övrigt inte heller generaldirektör Vahlberg, när han var uppe på avdelningen och föredrog petitan. Han underströk också att det inte finns någon principiell meningsmotsättning mellan departementet och vägverket rörande vägpolitiken. Prutningen är inte heller sensationell på något sätt. Den är ungefär densamma som beträffande alla andra verk.

Trots prutningen innebär Kungl. Maj:ts förslag en anslagsuppräknings



**Anslagen till vägväsendet**

med 76 000 000, ungefär lika mycket som i fjol.

Vägverket skall naturligtvis redovisa behoven och presentera sin prioritering och sina därpå grundade äskanden. Regering och riksdag har att göra sin bedömning, och den är av en helt annan innebörd. Det är en avvägning mellan totalresurserna — och dem kan man verkligen inte se som en slitstark resår — och alla de hundra och ett anslagskrav som ställs på staten. Bland dem finns åtskilliga andra viktiga ting än vägar.

Herr Sveningsson beklagade att Sverige, som är det främsta billandet i Europa, har så dåliga vägar. För det första är det en stor överdrift, och för det andra kan genmålans att i vårt land har vi haft intresse inte bara för vägar utan också för människor, vilket man kanske inte i lika stor utsträckning har haft på alla andra håll. Vi har den kaka som vi gemensamt har skrapat ihop att rätta oss efter. Utskottsmajoriteten utgår tryggt ifrån att kommunikationsministern har försökt få och också har fått den största möjliga biten för de för vår tillvaro betydelsefulla uppgifter som han har att svara för.

Det byggs vägar, trots vad herrarna säger, för mycket pengar här i landet. 1963—1967 investerades 2,8 miljarder kronor. För 1969 beräknas 1,2 miljarder och för 1970 lika mycket. Till detta kommer också beredskapspengar, för åren 1964—1968 i runt tal en miljard och 1969 och 1970 respektive 217 och 159 miljoner. Varje vägkilometer som byggts i vägverkets eller arbetsmarknadsverkets regi med beredskapsmedel är väl inte mindre värd än om kostnaderna hade bestridits av ordinarie vägpengar? Beredskapsvägarbetena har utförts i olika delar av landet, men Norrland har fått merparten.

Det har talats om Vägplan 1970 och angivits ett belopp på 50 miljarder som det var fråga om att investera i vägar under perioden mellan 1970 och 1985. Man kan tillåta sig att tvivla på om det

skall vara möjligt med en sådan enorm satsning på vägar. Det skulle, såvitt jag förstår, förutsätta en betydande åtstramning på andra håll, där behoven inte kan negligeras och där opinionstrycket också är starkt.

Vägverket föreslår nu för byggande av statliga vägar 803 miljoner kronor. Departementschefen föreslår 683,9 miljoner kronor för nästa år, alltså lika mycket som för innevarande år. Det var en hög nivå då, det är det nu också. Departementschefen vill ha en förskjutning av pengarna till trafikleder och genomgående länsvägar.

Det finns många önskemål om vägpengar. Vi kan väl allesammans tycka att det vore underbart, om vi hade mera pengar. Jag förmodar att kommunikationsministern inte skulle ha någonting emot om det regnade pengar uppifrån, men det gör det nu tyvärr inte. Många önskemål har också framförts här i dag, men det är omöjligt för ett utskott att i detalj pröva olika anslags fördelningar. Bakom de flerårs- och fördelningsplaner som finns ligger ett mycket omfattande arbete i samråd med kommunala och regionala myndigheter. Endast tre länsstyrelser av samtliga har anmält en avvikande mening. Departementschefen står bakom de nu angivna planerna.

I en centerparti- och folkpartimotion begärs en ytterligare ökning med 24,5 miljoner kronor till anslagsposten Byggande av statliga vägar, att huvudsakligen gå till länsvägarna. De relationsargument beträffande trafikökningen å ena sidan och anslagstilldelningen under senare år å andra sidan som har anförts i den bakomliggande motionen ger enligt min mening inte en riktigt rättvisande bild av trafikläget på länsvägarna. Varje färdigställt vägbygge liksom alla utförda förstärknings- och standardiseringsförbättringar måste väl ändå betyda att en kapacitetsmarginal tillförs vägsystemet. Det faktum att huvudvägnätet i stort sett redan nu består av belagda vägar bör väl också, så-

### Anslagen till vägväsendet

vitt jag kan begripa, innebära att av tillgängliga medel inom oförändrade anslagsramar en större andel än tidigare har kunnat och kan användas till standardiseringsförbättringar på ett ökat antal vägkilometer, således en ökning av produktiviteten.

Statsanslaget till byggande av enskilda vägar har fått en miljon kronor mera och upptas med 23,4 miljoner kronor.

Anslagsposten Statsbidrag till statsbidragsberättigade kommunala gator och vägar räknar departementschefen i år upp med 30 miljoner kronor, alltså lika mycket som i fjol. Höjningen är i första hand avsedd att tillgodose storstadsområdena. I en reservation av herr Birger Andersson m. fl. är man mycket missnöjd med angivandet av en sådan tyngdpunkt. Med utvecklande av regionalpolitiska argument siktar reservationen till, som har sagts förut, att minska anslaget för 1971—1974 till kommunala gator och vägar med 200 miljoner kronor att uteslutande drabba Göteborgs- och Stockholmsområdena. I konsekvens härmed begärs att för 1971 femtio miljoner kronor från detta anslag omfördelas till anslaget Byggande av statliga vägar. Konkret innebär detta, såsom herr Torsten Bengtson påpekade, att man inte bara tar bort de 30 miljoner kronor som vi har fått i påslag utan även ytterligare 20 miljoner kronor.

Jag har förut nämnt det arbete som ligger bakom flerårs- och fördelningsplanerna. Jag kan inte underlåta att citera vad jag noggrant antecknade på avdelningen, nämligen ett yttrande av vägdirektör Kjellgren, som framhöll: ”Vi anser oss inte tidigare ha haft så gott underlag för anslagstilldelningen som vi har i år.”

När reservanterna säger att vägverket inte har samordnat sina planer med de regionalpolitiska strävandena kan det knappast vara riktigt. Vägverket lever ju inte isolerat. Det utför inte sitt planeringsarbete opåverkat av debatt, ut-

redningar och centrala intentioner. Ännu mindre kan man göra gällande att departementschefen skulle ha glömt att ta hänsyn till regionalpolitiken när han godkände planerna. Förslaget om transportstöd i anslutning till inrikesministerns proposition om regionalpolitiken är ett belägg för motsatsen.

Vägverket har givetvis att bestämma sina insatser för år 1971 och de närmaste åren utifrån den trafiksituation som råder i dag och inte utifrån en tänkt och önskad annan fördelning av befolkning och näringsliv någon gång längre fram.

Urbaniseringen må man beklaga, men den fortsätter ju, och drivkraften är inte helt entydig.

I Stockholmsområdet finns 1,4 miljoner människor. Vi ökade år 1969 med 20 000. Sedan år 1960 har 169 000 människor, eller 35 procent av folkökningen, hamnat i denna region. I Länsplan 67 uttalades från regeringshåll att samhällsplaneringen inom detta område inte borde understiga prognos nr 2, d. v. s. en planering för 1,8 miljoner människor, och det kräver naturligtvis mera vägpengar.

Det bedrivs verkligen ingen propaganda för att folk skall flytta till Stockholmsområdet — tvärtom. Att välja var man vill bo är ju en rätt som vi har här i landet. Jag är personligen övertygad om att det ur en hel rad olika synpunkter vore mycket gagneligt om folkströmmen kunde vändas från tätorterna, och jag önskar framgång för alla rimliga strävanden i den vägen. Men att tro att en sådan effekt skulle kunna uppnås genom att åstadkomma ett slags trafikkaos i storstadsområdena är helt orimligt. Det är cyniskt, och det är naturligtvis som en filosofi politiskt omöjligt.

Med ett bifall till reservationen skulle vi få kaotiska förhållanden i den redan hart när olidliga trafiksituation, som råder i nämnda båda storstadsområden. Följden skulle bli att nya arbeten inte kunde igångsättas, att pågåen-

**Anslagen till vägväsendet**

de arbeten finge avbrytas och att hela trafikplaneringen skulle brytas sönder.

Stockholm ligger som bekant på en massa öar — det är inte vi utan våra förfäder som valt platsen. Det betyder att vi har en massa besvärliga flaskhalsar. Genom den oerhörda trafikintensitet som folkökningen innebär och som förstärks av att den inre stadskärnan utglesats med större och till ytan mera utbredda ytterområden som följd har vi fått mycket stora trafikstockningar, till vilket också en ökad pendling har bidragit. Allt detta framtvingar i dessa områden trafiklösningar som är komplicerade och dyrbara — det kan inte hjälpas.

Det är oundgängligen nödvändigt att trafiklederna dimensioneras för att kunna svälja trafiktopparna och att en konsekvent satsning sker på att ordna den kollektiva trafiken. Det är också vad man gör. Den kollektiva trafiken prioriteras på bekostnad av den individuella. År 1965 fick vi statsbidrag till tunnelbanorna. Några särskilda pengar går inte till detta ändamål, utan man fick helt enkelt en alternativ möjlighet att inom en normal kostnadsram välja det lämpligaste användningssättet. Gator och tunnelbanor prioriteras tillsammans och angelägenhetsgraderas på vanligt sätt.

Tillåt mig att säga några saker till när jag är inne på detta område. Det talas om att det är så dyrt att bygga i storstäderna. Det är det visst. Men vi får också vara med och betala det. Detta belyser följande siffror: gatuinvesteringarna under tiden 1968—1972 fördelas så att per invånare betalas av storstäderna 189 kronor, av övriga väghållare 83—105 kronor och av kommunala icke väghållare 44—61 kronor.

Man skall i detta sammanhang lägga märke till att bostäderna byggs i Storstockholms ytterområden — Stockholm har egentligen ingen mark att bygga några bostäder på. Alltså måste de stora trafiklederna byggas i ytterområdena. I 36 av 46 kommuner nära Stock-

holm har vi en utdebitering som ligger över — ibland betydligt över — riksgenomsnittet, som är 21 kronor.

Jag har uppehållit mig litet vid frågan om Stockholms vägar helt enkelt därför, ärade ledamöter, att jag många gånger med förundran och ledsnad kunnat konstatera en viss obenägenhet här i kammaren att förstå att även en expanderande kommun, en storstad, har enorma problem och svårigheter att bemästra. Jag måste uttala ett erkännande för den ståndpunkt som såväl centerpartiets representanter som de övriga ledamöterna i utskottet intagit till denna motion, som där för övrigt inte framkallade något som helst yttrande.

Stockholm är också vår huvudstad. Alla reser inte hit så ofta som riksdagsmän, men de för vilka resan till huvudstaden är ett enstaka skolreseäventyr torde vara ganska lätt räknade. Stockholm är en av världens vackraste städer och det gör att vi får hit en del folk utifrån, vilket vi ur valutasynpunkt är ganska glada för.

Sammanfattningsvis menar jag att trafikförhållandena här i Stockholm verkligen inte kan ses som storstockholmarnas egen huvudvärk. Det är problem som vi får hjälpas åt att klara upp tillsammans.

Jag övergår till att med några ord beröra driftsanslagen. Departementschefen räknar upp dem med totalt 45,7 miljoner kronor. I detta sammanhang finns en reservation från centerpartiet och folkpartiet, vari begärs ytterligare 12,4 miljoner kronor, avsedda för förstärkt underhåll. Departementschefen har uttalat att man härvidlag särskilt skall beakta just förbättringsarbeten och ombyggnadsarbeten på det sekundära vägnätet. Jag vill inte alls bestrida att det finns många bekymmer och stort behov av vägpenningar, men det finns — som sagt — en gräns för vad budgeten tål.

Herr talman! Med hänvisning till den bedömning som jag har anfört för att

### Anslagen till vägväsendet

yrka avslag på begäran av en ökning av vägbyggnadsanslaget yrkar jag också avslag på den reservation, som berör driftsanslagen.

Under samma punkt 2 finns i utskottsutlåtandet ytterligare ett par reservationer. I reservation 4 begärs att riksdagen skall göra ett uttalande av den innebörden att nästa års budgetutrymme skall intecknas för vägändamål för att undanröja de senare årens ackumulerade eftersläpning i fråga om vägbygge och vägdrift.

Riksdagen har att göra sina anslagsavvägningar för ett år i taget. Riksdagen har tidigare i olika sammanhang funnit det olämpligt att föregripa en fri budgetbehandling och det tycker vi inom utskottsmajoriteten är en mycket klok ståndpunkt. Vi yrkar följaktligen avslag på denna reservation.

Herr talman! I reservation 5 vill centerpartiet och folkpartiet att riksdagen skall understryka att den kommande prövningen av Vägplan 1970 skall beakta regionala synpunkter och den trafikmålsättning som angavs i 1963 års trafikbeslut. Då enligt vår mening ingen som helst grund finns för antagandet att inte båda dessa saker kommer att bli beaktade vid den kommande prövningen, så finner vi ett sådant understrykande fullkomligt obehövligt.

Vi hade, herr talman, i går en ekonomisk debatt här. Huvudtemat för de borgerliga talarna var deras bekymmer för vår ekonomi; dagens ekonomi krävde återhållsamhet med offentliga utgifter. Det skulle, herr talman, te sig mer än märkligt om riksdagen dagen efter en sådan debatt vore beredd att tillstyrka en anslagshöjning på 40 miljoner kronor, som föreslås i de föreliggande reservationerna.

Jag ber att med detta få yrka bifall på alla punkter till utskottets förslag.

Herr statsrådet NORLING:

Herr talman! Min del i denna debatt skall inskränka sig till några kommentarer enbart till reservationerna. Jag

skall alltså inte göra något längre inlägg i principfrågorna kring väginvesteringarna utan — för att begränsa det så långt möjligt — i stället vid kommenterandet av reservationerna måhända lägga in någon mening som rör det allmänna budgetarbetet när det gäller vägfrågorna.

Angående den första reservationen som talar om en uppräknig av anslaget Drift av statliga vägar med ytterligare 12,4 miljoner kronor finner jag det angeläget att göra några kommentarer. Det budgetarbete som föregick framläggandet av årets statsverksproposition skedde med utgångspunkt i ett läge, som är oss alla bekant. Det var nödvändigt med hänsyn till den ekonomiska politikens inriktning att hålla igen den offentliga sektorns investeringar, och i fråga om angelägenheten 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, och insatserna har gjorts där de ansetts mest motiverade. Resultatet har totalt sett för vägarnas del ändå blivit ganska gynnsamt, vägar jag hävda. Reservanterna föreslår att anslaget således uppräknas med 12,4 miljoner kronor. En sådan åtgärd innebär rimligen med de budgetförutsättningar som gäller, att något annat ändamål inte kan tillgodoses. Vilket ändamål som i så fall inte skulle tillgodoses, vet jag inte. Men som ansvarig för hela kommunikationssektorn måste jag se resursfördelningen i ett större perspektiv, och jag anser det helt omöjligt att minska anslaget till något annat ändamål för att tillgodose reservanternas önskemål.

Jag kan dessutom inte riktigt hålla med om att vägnätet på många sätt skulle vara så starkt eftersatt som här sägs. Trots allt och trots den kritik vi skall och kan rikta mot vägar och mycket annat, så byggs eller upprustas ändå åtskilliga hundratals kilometer

**Anslagen till vägväsendet**

väg varje år. Och vägarnas fysiska genomsnittstandard stiger dock år för år. Att behoven finns skall ingen förneka, inte jag och ingen annan, men en måttlig ambitionsnivå är nog angelägen när det gäller den offentliga sektorns investeringsverksamhet.

I reservationen 2 a begär man en uppräknning av anslaget till byggande av statliga vägar med närmare 25 miljoner kronor. Dessa pengar skall tillföras posten Byggande av länsvägar, eftersom reservanterna anser att det råder en eftersläpning på vägbyggandets område som drabbat framför allt länsvägarna. Jag vet inte om vi är oeniga beträffande principen. Men är det inte så att man vid skrivandet av en sådan reservation glömmer bort den princip som fastlades i 1963 års trafikproposition, nämligen att det grundläggande kriteriet vid bedömningen av ifrågasatta trafikinvesteringar bör vara de olika investeringsobjektens samhällsekonomiska lönsamhet? Detta angavs i trafikpropositionen och gäller fortfarande. Det sades inte att det skulle spela någon särskild roll om objekten avsåg riksvägar eller om de avsåg länsvägar.

I direktiven inför den nyligen slutförda revideringen av flerårsplanerna refererades trafikpropositionens uttalande. Vidare sades 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, ärade kammarledamöter, här som överallt annars att få så stor nytta som möjligt av varje investerad krona. Detta försöker vägverket åstadkomma genom att lönsamhetsgraderna vägprojekten både på riksvägar och på länsvägar. Eftersom vägverket nu har funnit att många riksvägsföretag är angelägnare än aktuella länsvägsföretag, d. v. s. lönsammare, för att

nu säga som förespråkarna för det gör när de kommer till oss, har en förskjutning till förmån för riksvägarna skett. Detta finner jag helt naturligt och i enlighet med vad riksdagen har uttalat.

En helt annan sak är det om vi kan skapa resurser för att öka anslagen. I den budget vi nu diskuterar innebär naturligtvis en ökning av ett anslag en motsvarande minskning på ett annat, det får vi inte glömma bort. Men de som står bakom reservationen 2 a har inte talat om var man skall skära ned, och det kan man ju förstå.

Reservationen 2 b går ut på att det anslag som i statsverkspropositionen tagits upp för bidrag till byggande av kommunala vägar och gator under nästa budgetår skall minskas från ca 330 miljoner kronor till ca 280 miljoner kronor eller med 50 miljoner kronor. Reservanterna säger att dessa 50 miljoner kronor skall föras över till anslaget för det statliga vägbyggandet. Det innebär, såsom också tidigare talare sagt, att anslaget till städerna minskas från nuvarande ca 300 miljoner kronor till ca 280 miljoner kronor.

Det kan väl vara riktigt att jag mot denna bakgrund nämner något om motiven till mitt förslag att höja anslaget till städernas trafikledsbyggande med 30 miljoner kronor, för att det inte skall råda några delade meningar om motiven den dag vi satte oss ned och arbetade fram statsverkspropositionen.

Vägpolitiken ingår ju som ett element i de allmänna trafikpolitiska riktlinjerna, som fastslogs av 1963 års riksdag. Vid bedömningen av ifrågasatta trafikinvesteringar borde enligt dåvarande departementschefens mening det grundläggande kriteriet vara — som jag också nyss sade — de olika investeringsobjektens samhällsekonomiska lönsamhet. Ansvar för investeringar i fasta trafikanläggningar kommer i framtiden liksom hittills i huvudsak att vila på det allmänna, d. v. s. på staten och kommunerna. Då är det angeläget från trafikpolitisk synpunkt att man får en

### Anslagen till vägväsendet

rationell samordning när det gäller investeringssyftet.

Målsättningen skall vara att skapa ett transportsystem där de olika transportanläggningarna och transportmedlen kompletterar varandra på ett optimalt sätt.

Statens engagemang i byggandet av trafikleder på landsbygden och i städerna sker med medel från två olika anslag. I konsekvens härmed har vi två typer av femårsplaner, där aktuella projekt 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. Därtill har vi fått en mängd beredskapsarbeten som också helt naturligt huvudsakligen utförs på landsbygden. Samtidigt har tätorterna vuxit. Bilismen har slagit igenom, vilket gjort det möjligt för människor utanför den egentliga tätortskärnan att bo kvar där men arbeta i tätorten. Allt detta har lett fram till att vi snabbt fått framkomlighetsproblem i alla våra städer av någon dignitet men givetvis de svåraste problemen i de allra största städerna.

Fördelningen av medel mellan dessa två anslag är nu sådan att ett företag i en stad för att bli utfört måste vara samhällsekonomiskt mycket lönsammare än om det låg på landsbygden.

Som en följd härav begärde vägverket i mars förra året att få flytta över en rad aktuella trafikledsbyggen i städerna från fördelningsplanen där utrymmet var knappt 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 har bestämt de båda anslagens storlek och därmed preciserat vart trafikledsbyggandet borde lokaliseras.

Som alla vet kom vid årsskiftet vägplaneutredningen med sitt betänkande, Vägplan 1970. Utredningen påtalar ock-

så förhållandet och anser att man i framtiden bör slå ihop dessa två anslag för att få samma värdering av trafikledsbyggen oavsett om de ligger i städerna eller om de ligger på landsbygden.

Slutsatsen av vad jag nu säger måste bli att det är angeläget att justera anslagen så att bättre jämvikt kan nås vid bedömningen av företagens samhälls-ekonomiska lönsamhet. Detta är bevekelsegrunderna för att anslaget till städerna höjdes med 30 miljoner för år 1970.

Låt mig till sist belysa dessa frågor i ett något större perspektiv. Vägpolitiken bör i sin praktiska tillämpning såvitt jag förstår sikta till att åstadkomma ett från framkomlighets-, bärighets- och trafiksäkerhetssynpunkt jämnstarkt vägnät i landet.

Vi har nu i detta land grovt generaliserat tre problem på vägbyggandets område vilka vi alla brottas med, och alla tre problemen är i och för sig lika angelägna att diskutera:

1. Ett framkomlighetsproblem på Europavägarna och vissa andra riksvägar i södra och mellersta Sverige.

2. Ett bärighetsproblem i huvudsak i skogslänen i mellersta och norra Sverige.

3. Vad vi med ett gemensamt namn skulle kunna kalla ett tätortsproblem.

Detta är de som begrepp betraktade tre största och betydelsefullaste problemen på detta område, och mellan dem har vi att försöka åstadkomma en rimlig fördelning av medlen. Jag skall inte ett ögonblick försöka uttala mig om huruvida det ena eller det andra eller det tredje av dessa problem nu eller i framtiden skall vara att betrakta som viktigare att prioritera än de andra. Så skall vi inte föra diskussionen. Vi skall se till att vi, som jag nyss sade, får ett ur framkomlighets-, bärighets- och trafiksäkerhetssynpunkter så långt möjligt jämnstarkt vägnät i hela landet. Med det perspektivet för ögonen var det för mig och regeringen, särskilt

## Anslagen till vägväsendet

mot bakgrunden av de mycket stora investeringar som hittills gjorts, inte något större bekymmer att denna gång disponera medlen så att man i Storstockholmsregionen skulle få möjlighet att utbygga den kollektiva trafikapparaten — därigenom skulle man ju där få bort de trafikproblem som så att säga ligger i toppen. Detta får dock inte förleda någon i kammaren att för ett ögonblick tro att jag inte skulle vara positivt inställd till en aktiv lokaliseringspolitik, såsom det påstås i reservationen.

Det är inte det saken gäller. Vi har först att klara av dagens trafikproblem, försöka komma till rätta med problemen där de är som störst och i områden där trafikapparaten kanske inte alls fungerar tillfredsställande. Ingen kan väl mena att vi skall söka främja lokaliseringspolitik och decentralisering genom att göra trafikförhållandena odrägliga på vissa håll i landet.

Mitt anförande blev, ärade kammarledamöter, kanske något utförligare än vad jag från början hade tänkt mig. Jag har dock här velat beskriva bakgrunden till att jag inom ramen för en allmänt hård prioritering anser det viktigt med en satsning på byggandet av kommunala vägar och gator.

I reservation 4 behandlas Vägplan 1970. Den är nu under remissbehandling, och det är väl därför för tidigt att nu ha någon slutlig mening om vad vägplaneutredningen kommit fram till i sitt betänkande. Jag har för avsikt att redovisa mina överväganden i anledning av detta betänkande för nästa års riksdag, eventuellt i nästa års statsverksproposition.

Reservation 5 tar upp avvägningen mellan riks- och länsvägar samt riktlinjerna för trafikpolitiken. Det är enligt min mening viktigt att samtidigt därmed också diskutera trafikinvesteringarna. Det går inte att diskutera trafikpolitik utan att samtidigt ta upp trafikinvesteringarna. Här kommer vi på

nytt tillbaka till att det när det gäller trafikinvesteringarna är en fråga om investeringsobjektens samhällsekonomiska lönsamhet. Det är det som bildar grunden för det statliga vägbyggandet och som varit utgångspunkten vid upp rättandet av flerårsplanerna och vid graderingen av de olika företagens inbördes angelägenhet.

Jag kan vara överens med reservanterna om ett väl utbyggt länsvägnäts betydelse ur regionalpolitisk synpunkt. Den synpunkten ingick också i de direktiv som gavs inför flerårsplanarbetet förra året, men bakom hela den verksamheten måste också där den samhällsekonomiska bedömningsgrunden ligga.

Vägväsendets framtida finansiering behandlas i reservation 6, som ännu en gång aktualiserar tanken på avgiftsbelagda trafikanläggningar. Den frågan behandlades i 1963 års trafikproposition och avgjordes då av riksdagen. Sedan dess har ingenting framkommit som ger regeringen anledning till en ändrad inställning. Jag finner därför inte någon anledning att nu räkna upp alla de argument som finns mot en avgiftsfinansiering av vissa trafikleder. Jag vill bara erinra om att ett sådant system bland annat innebär en form av dubbelbeskattning och att de tillgängliga resurserna inte ökar genom denna form av finansiering. Den rimmar också mycket illa med principen om jämlikhet mellan landets olika delar när det gäller bedömningen av vägföretagens angelägenhetsgrad. Mot denna bakgrund och det faktum att 1963 års trafikpolitiska beslut inte innehöll något som helst positivt ställningstagande till denna tanke finner jag i dag inte anledning att ha någon annan uppfattning i denna fråga än vad riksdagen hade 1963. En avgiftsfinansiering av vissa trafikanläggningar är enligt min uppfattning inte förenlig med våra nuvarande principer för vägbyggande och väginvesteringar.

**Anslagen till vägväsendet**

Herr SVENINGSSON (m) kort genmäle:

Herr talman! Jag begärde ordet för replik under fru Wallentheims anförande, men jag fick bud om att kommunikationsministern väntade på att få tala i debatten och att han hade andra uppgifter som i sin tur väntade. Nu kanske det kan tillåtas mig att också säga några ord med anledning av vad statsrådet uttalat.

Blir det så, som statsrådet här har sagt, att vi framdeles får ett jämnstarkt vägnät i hela landet, då kan vi känna oss ganska tillfredsställda. Men glöm för all del inte bort de långa vägsträckor som går under beteckningen Övriga länsvägar. Man bör nog inte när det gäller vägarna tala alltför mycket om jämlikhet, ty i en del bygder har man någorlunda hyggliga vägar, medan det i andra kommuner på många årtionden inte uträttats någonting alls för att förbättra vägarna.

Kommunikationsministern ansåg för sin del att vad regeringen föreslagit är det exakt riktiga: anslagen kan inte ändras i någon del för då händer en olycka. Sådana påståenden har vi hört många gånger tidigare. Vad regeringen och statsråden föreslår är alltid det bästa och kommer alltid vid den rätta tidpunkten.

Statsrådet sade också att vägarna inte är så dåliga som här påstås. Beviset på hur de verkliga är har vi i Vägplan 70. Där framgår klart att det i många fall finns mycket stora eftersläpningar i fråga om både drift och underhåll. Jag vill därför gärna upprepa en fråga som jag ställt redan i tidigare vägdebatter men inte fått något svar på: Är vi verkligen så fattiga i det här landet att vi inte har råd att på ett riktigt sätt underhålla de vägar som byggts i svunna tider?

Fru Wallentheim påstod att jag överdrev när jag framhöll att Sverige är det främsta billandet i Europa och att vi har dåliga vägar. Jag vidhåller den

uppfattningen. Jag tror inte att statistiken ändrat sig i det avseendet. Vi är nog fortfarande det främsta billandet i Europa när det gäller antalet bilar i förhållande till antalet invånare.

Vi hade inte väntat något annat än att fru Wallentheim energiskt skulle försvara regeringens vägpolitik, men jag skall inte ge mig in i någon debatt rörande bostadsförhållandena och kommunikationerna i Stockholm och andra storstäder. Låt mig bara säga ett par ord gentemot fru Wallentheims uttalande att det inte råder några principiella meningsskiljaktigheter mellan vägverket, regeringen och riksdagen. Fru Wallentheim menade att vägverkets representanter är så trevliga när de kommer till våra sammanträden och att de godtar vad man beslutar i statsutskottet. Hur skulle de annars bära sig åt? Vägverket kan naturligtvis inte göra annat än finna sig i de beslut som riksdag och regering fattar.

Jag skulle gärna vilja påminna fru Wallentheim om vad vägverket anförde i sitt petitaförslag för förra året: ”De samlade väg- och gatubyggnadsbehoven i och mellan stadsregionerna synes komma att nå en sådan omfattning att, om inte övriga investeringsbehov nästan helt skall lämnas åsido, investeringsanslagen till den statliga väghållningen måste öka minst i samma takt som den genomsnittliga årliga ökningen av samtliga statliga investeringar i vägar och gator åren 1958—1967, d. v. s. med ca 9 procent per år. Den stagnerade medeltilldelningen under åren 1966—1969 har skärpt situationen genom att ackumulera efterfrågan.

Skulle en sådan ökning av medeltilldelningen inte kunna genomföras torde möjligheterna till investeringar i vägar och gator utanför de egentliga stadsregionerna och lederna mellan dessa bli så små, att den statliga väghållningen inte kommer att anses fylla sina uppgifter inom den totala väghållningen.”



Jag tror det vore nyttigt för fru Wallentheim att studera dessa vägverkets uttalanden från förra året.

Herr BENGTON (cp) kort genmäle:

Herr talman! Jag beklagar att varken kommunikationsministern eller fru Wallentheim har svarat på frågan om vart de två miljarderna i automobilskattefonden skall ta vägen.

Statsrådet Norling säger att det skall föras en stram ekonomisk politik, och det är riktigt. Men av finansplanen framgår att den strama ekonomiska politiken, som innebär återhållsamhet med statens investeringar, skulle föras för att ge näringslivet större resurser. Väginvesteringarna är emellertid något mycket angeläget för näringslivet. Kommunikationsministern kan gå till näringslivets företrädare och fråga dem om de anser att han skall vara sparsam med väginvesteringar. Jag är övertygad om att näringslivets företrädare då kommer att uppmana kommunikationsministern att inte vara sparsam med väginvesteringar, därför att väginvesteringarna är en del av produktionsledet för den svenska industrin och för hela det svenska näringslivet. Därför är det alldeles felaktigt att argumentera på det sättet att den strama ekonomiska politiken skulle gälla väginvesteringarna. Det var inte detta område som avsågs.

Vägstnaderna kommer i år inte ens upp i de minimibelopp som förutsetts i vägplanerna. Kommunikationsministern polemiserade mot att man skulle uppräknat anslagsmedlen för förstärkt vägunderhåll med 12,4 miljoner kronor, vilket föreslås i reservationen 1. Vägunderhåll utgör det enklaste medlet att åstadkomma goda vägförhållanden, och vägdistrikten kan här själva göra många mindre förbättringar. Ändå vänder sig kommunikationsministern mot förslaget i reservation 1.

Kommunikationsministern sade också att vid 1963 års beslut ingenting bestämts om fördelningen av tillgängliga

#### Anslagen till vägväsendet

medel. Det gjorde man visst. När riksdagen år 1963 fastställde riktlinjerna för trafikpolitiken fastslogs att alla delar av landet skall ha en tillfredsställande trafikförsörjning.

Kommunikationsministern nämnde tre problem i fråga om vägarna, men han borde väl ha nämnt ett fjärde. Det finns glesbygdsproblem också som han borde ha beaktat.

Jag konstaterar med tillfredsställelse den välförtjänta tillrättavisning som både kommunikationsministern och fru Wallentheim gav de sex socialdemokratiska reservanter som har försökt bedriva en besynnerlig politik och föreslagit att man skulle ta 50 miljoner kronor från storstadsregionerna att användas på annat sätt.

Kommunikationsministerns anförande har endast stärkt mig i min uppfattning, och jag vidhåller mitt yrkande om bifall till de reservationer som jag redan tidigare yrkat bifall till.

Herr STRANDBERG (m) kort genmäle:

Herr talman! Jag skall också tillåta mig att säga ett par korta ord till fru Wallentheim, som inte tycker att den prutning på 10 procent av väganlagen enligt vägverkets beräkningar som departementschefen har gjort på något sätt är alarmerande.

Fru Wallentheim kom vidare in på frågan om fördelningsplanerna för åren 1970—1974 och tryckte starkt på att det endast var tre länsstyrelser som hade mindre avvikande meningar i förhållande till vägverket och departementet. Det är riktigt, fru Wallentheim, som vi fått det återgivet vid föredragningar inför avdelningen i utskottet. Men jag vill då framhålla att dessa avvikande meningar endast hänför sig till det förhållandet att länsvägdirektörerna haft att försöka få till stånd ett bättre vägbygge inom de anvisade ekonomiska ramarna och att fördela dessa medel på väg A, väg B och väg C. Men nog

### Anslagen till vägväsendet

har flertalet länsstyrelser ganska mycket gnytt över dessa ekonomiska ramars minskade storlek.

Det var för mig tråkigt att kommunikationsministern var tvungen att lämna kammaren. Jag skulle annars gärna vilja diskutera vidare, när kommunikationsministern talar om att vägnarnas fysiska genomsnittsstandard ökar år för år. Han har rätt. Hade han lyssnat till vad jag sade i mitt första inlägg, hade han hört att jag konstaterat att det för riksvägarna i Sverige blivit en årlig förbättring med en halv procent. Jag frågade då, hur många generationer vi skulle behöva vänta för att få till stånd en tillräcklig och fullgod standard på riksvägarna i riket i dess helhet, när vi vet att förhållandet är sådant som jag här antytt.

Statsrådets målsättning att skapa ett jämnstarkt vägnät för hela landet finns ingenting att erinra emot, och jag kan dela den uppfattningen. Däremot vill jag nog trycka litet hårdare på vad som här från flera håll sagts i dag rörande själva principen för den nya fördelningen av vägnanslagen. Varför kan jag göra det? Jag utgår självfallet från det område där jag närmast hör hemma och som jag bäst känner till. Vägplaneutredningen har i samband med bedömandet av den framtida befolkningsutvecklingen och trafikintensiteten använt alternativ 2. Det var länsstyrelsernas uträknade trend och tendens i detta sammanhang. Men vi menar att länsstyrelserna i stället bör använda den regionala målsättning som vi har framräknat i våra olika länsplaner, typ BD 80 och liknande.

Fru **WALLENTHEIM** (s) kort genmäle:

Herr talman! Jag vill först säga till herr Sveningsson att när jag talade om överdrift, menade jag inte det förhållandet att det finns många bilar i Sverige, utan mitt yttrande hänförde sig till hans påstående att vägarna var

så förfärligt dåliga. Herr statsrådet har också varit inne på frågan att vi bygger mycket vägar. Otålighet är ofta något mycket bra, men det finns en risk när man är mycket otålig, och den är att man bortser från de resultat som ändå verkligen uppnås. Jag tycker att man kan säga detta på denna punkt. Jag anser inte att man gör människorna och väghållarna någon välgärning genom att sprida uppfattningen att Sverige skulle vara ett u-land när det gäller vägar.

Jag skulle därefter vilja säga ett par ord till herr Bengtson. Han frågade omigen om bilskattefonden. Min uppfattning är — och jag tror att den delas av många; jag kör bil själv och jag vet därför vad jag talar om — att bilismen inte betalar sina kostnader. Det är ju inte bara fråga om vägar och dylikt. Vi har anslag som går via bilskattefonden och som gäller trafiksäkerhet, polisövervakning o. s. v. Dessutom kan anföras att blismen inte alls betalar tillnärmelsevis de kostnader som den förorsakar samhället på grund av trafikolycksfallen. Tänk på sjukvårdskostnaderna, som rör sig om många miljarder! Tänk på kostnaderna för miljövärd, stadsplaneändringar, bullerbekämpning o. s. v., o. s. v.! Men alla dessa saker övervägs ju nu av vägkostnadsutredningen, så jag förmodar att kommande uppsättningar riksdagsledamöter får tillfälle att diskutera dem.

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

Herr **SVENINGSSON** (m) kort genmäle:

Herr talman! Bara ett par ord till fru Wallentheim. Hon talade om i sitt senaste anförande att hon har bil och är ute på vägarna ibland, men jag undrar om fru Wallentheim någon gång kör på de vägar som går under rubriken Övriga länsvägar.

Om fru Wallentheim skulle ha något ärende till Älvsborgs län, så skall

## Anslagen till vägväsendet

jag gärna bjuda på en tur och visa hurudana dessa vägar är, ty vägverket vill inte redovisa det. Det finns ingen redovisning om det verkliga tillståndet hos alla de vägar som går under beteckningen Övriga länsvägar.

Herr STRANDBERG (m) kort genmäle:

Herr talman! Får jag bara fråga: Kan fru Wallentheim vederlägga en enda av de sifferuppgifter som jag i dagens debatt har angivit rörande det svenska vägväsendets tillstånd?

Fru WALLENTHEIM (s) kort genmäle:

Herr talman! Det kan jag verkligen inte. Jag har flera gånger imponerats av det sifferintresse som herr Strandberg har dokumenterat här i kammaren. Han redogjorde för en massa tabeller redan förra året, och i år har han talat om hur många avslagsyrkanden det finns i det här utskottsutlåtandet.

Jag vet bara att så dåliga vägar, som herrarna gör gällande att det finns, det har vi inte i vårt land, men jag kan inte åta mig att vederlägga var och en av de uppgifter som herr Strandberg har anfört.

Herr STRANDBERG (m) kort genmäle:

Herr talman! Jag förstår detta, eftersom fru Wallentheim i så fall skulle tvingas att totalt desavouera vägplaneutredningen.

Herr ERNULF (fp):

Herr talman! Fröken Pehrsson och herr Sveningsson har begärt en större satsning på vägväsendet i Älvsborgs län, och jag kan i allt väsentligt instämma i vad de har anfört i denna fråga.

I remissdebatten i januari i år framhöll jag i mitt anförande den oro som

vägverkets femårsplan har väckt i fråga om byggande och framför allt underhåll av andra vägar än de allra största. Jag kan därför och med hänsyn till att debatten ju redan har pågått mycket länge begränsa mig till en kort reflexion.

Både för näringslivet i Älvsborgs län och för de enskilda människornas möjligheter att bosätta sig utanför de största tätorterna är det nödvändigt att det finns goda vägförbindelser. Framför allt är underhållet av vägarna i länet eftersatt. Jag rekommenderar företrädare för departementet och vägverket — och efter fru Wallentheims inlägg i dag även henne — att göra en studieresa på olika vägar i Älvsborgs län, gärna då tjällossningen pågår i södra Älvsborgs län.

Herr talman! Jag yrkar bifall till motionerna I: 364 och II: 402.

Sedan överläggningen ansetts härmed slutad, yttrade herr talmannen, att med anledning av vad därunder yrkats propositioner komme att framställas särskilt beträffande varje moment av utskottets i förevarande punkt gjorda hemställan, varvid dock vissa moment, vid vilka endast yrkats bifall till utskottets hemställan, komme att sammanföras.

På gjord proposition bifölls till en början utskottets hemställan i *mom. 1*.

Därefter gjorde herr talmannen enligt de rörande *mom. 2* förekomna yrkandena propositioner, först på bifall till utskottets hemställan samt vidare på antagande av det förslag, som innefattades i den av herr Axel Andersson m. fl. vid punkten avgivna, med 1 betecknade reservationen; och förklarade herr talmannen, efter att hava upprepat propositionen på bifall till utskottets hemställan, sig finna denna proposition vara med övervägande ja besvarad.

Herr Bengtson begärde votering, i anledning varav uppsattes samt efter

**Anslagen till vägväsendet**

given varsel upplästes och godkändes en så lydande omröstningsproposition:

Den, som bifaller statsutskottet hemställt i sitt utlåtande nr 6 punkten 2 mom. 2, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, antages det förslag, som innefattas i den av herr Axel Andersson m. fl. vid punkten avgivna, med 1 betecknade reservationen.

Sedan kammarens ledamöter intagit sina platser samt voteringspropositionen ånyo uppläst, verkställdes till en början omröstning genom uppresning. Herr talmannen förklarade, att enligt hans uppfattning flertalet röstat för ja-propositionen.

Då emellertid herr *Bengtson* begärde rösträkning, verkställdes nu votering medelst omröstningsapparat; och befunnos vid omröstningens slut rösterna hava utfallit sålunda:

Ja — 75;

Nej — 37.

Därjämte hade 2 ledamöter tillkännagivit, att de avstode från att rösta.

I fråga om *mom.* 3, anförde nu herr talmannen, komme propositioner att framställas först särskilt angående överförande av medel från anslaget till byggande av kommunala vägar och gator till anslaget till byggande av statliga vägar samt därefter särskilt rörande storleken av anslaget till byggande av statliga vägar.

Med avseende å utskottets hemställan såvitt gällde överförande av medel från anslaget till byggande av kommunala vägar och gator till anslaget till byggande av statliga vägar, yttrade herr talmannen, hade yrkats dels att densamma skulle bifallas, dels ock att det förslag skulle antagas, som innefattades i den av herr Birger Andersson m. fl. vid punkten avgivna, med 2 b betecknade reservationen.

Därpå gjordes propositioner enligt dessa båda yrkanden och förklarades propositionen på bifall till utskottets hemställan i förevarande del vara med övervägande ja besvarad.

Angående utskottets hemställan i mom. 3 i vad rörde storleken av anslaget till byggande av statliga vägar gjorde herr talmannen propositioner, först på bifall till vad utskottet hemställt samt vidare på antagande av det förslag, som innefattades i den av herr Bengtson m. fl. vid punkten avgivna reservationen; och förklarade herr talmannen, sedan han upprepat propositionen på bifall till utskottets hemställan i denna del, sig anse denna proposition vara med övervägande ja besvarad.

Herr *Bengtson* begärde votering, i anledning varav uppsattes samt efter given varsel upplästes och godkändes en omröstningsproposition av följande lydelse:

Den, som bifaller vad statsutskottet hemställt i sitt utlåtande nr 6 punkten 2 mom. 3 såvitt gäller storleken av anslaget till byggande av statliga vägar, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, antages det förslag, som innefattas i den av herr Bengtson m. fl. vid punkten avgivna reservationen.

Sedan denna voteringsproposition ånyo uppläst, verkställdes till en början omröstning genom uppresning. Herr talmannen förklarade, att enligt hans uppfattning flertalet röstat för ja-propositionen.

Då emellertid herr *Bengtson* begärde rösträkning, verkställdes nu votering medelst omröstningsapparat; och befunnos vid omröstningens slut rösterna hava utfallit sålunda:

Ja — 88;

Nej — 19.

## Anslagen till vägväsendet

Därjämte hade 8 ledamöter tillkännagivit, att de avstode från att rösta.

På särskilda propositioner bifölls härefter vad utskottet hemställt i *mom. 4 a, 4 b, 5 och 6*.

Ytterligare gjorde herr talmannen i enlighet med de angående *mom. 7* förekomna yrkandena propositioner, först på bifall till utskottets hemställan samt vidare på antagande av det förslag, som innefattades i den av herr Axel Andersson m. fl. vid punkten avgivna, med 4 betecknade reservationen; och förklarade herr talmannen, efter att hava upprepat propositionen på bifall till utskottets hemställan, sig finna denna proposition vara med övervägande ja besvarad.

Herr *Bengtson* begärde votering, i anledning varav uppsattes samt efter given varsel upplästes och godkändes en så lydande omröstningsproposition:

Den, som bifaller vad statsutskottet hemställt i sitt utlåtande nr 6 punkten 2 mom. 7, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, antages det förslag, som innefattas i den av herr Axel Andersson m. fl. vid punkten avgivna, med 4 betecknade reservationen.

Sedan denna voteringsproposition ånyo uppläst, verkställdes till en början omröstning genom uppresning. Herr talmannen förklarade, att enligt hans uppfattning flertalet röstat för ja-propositionen.

Då emellertid herr *Bengtson* begärde rösträkning, verkställdes nu votering medelst omröstningsapparat; och befunnos vid omröstningens slut rösterna hava utfallit sålunda:

Ja — 77;

Nej — 35.

Därjämte hade 3 ledamöter tillkännagivit, att de avstode från att rösta.

Vidare gjorde herr talmannen enligt de rörande *mom. 8* framkomna yrkandena propositioner, först på bifall till utskottets hemställan samt vidare på antagande av det förslag, som innefattades i den av herr Bohman m. fl. vid punkten avgivna, med 5 betecknade reservationen; och förklarade herr talmannen, sedan han upprepat propositionen på bifall till utskottets hemställan, sig anse denna proposition vara med övervägande ja besvarad.

Herr *Bengtson* begärde votering, i anledning varav uppsattes samt efter given varsel upplästes och godkändes en omröstningsproposition av följande lydelse:

Den, som bifaller vad statsutskottet hemställt i sitt utlåtande nr 6 punkten 2 mom. 8, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, antages det förslag, som innefattas i den av herr Bohman m. fl. vid punkten avgivna, med 5 betecknade reservationen.

Sedan denna voteringsproposition ånyo uppläst, verkställdes till en början omröstning genom uppresning. Herr talmannen förklarade, att enligt hans uppfattning flertalet röstat för ja-propositionen.

Då emellertid herr *Bengtson* begärde rösträkning, verkställdes nu votering medelst omröstningsapparat; och befunnos vid omröstningens slut rösterna hava utfallit sålunda:

Ja — 60;

Nej — 50.

Därjämte hade 3 ledamöter tillkännagivit, att de avstode från att rösta.

På gjord proposition bifölls härefter utskottets hemställan i *mom. 9*.

Beträffande *mom. 10* gjordes därpå propositioner, först på bifall till utskottets hemställan samt vidare på bifall

**Anslag till statens trafiksäkerhetsverk, m. m.**

till motionerna I: 140 och II: 159; och förklarades den förra propositionen, som upprepades, vara med övervägande ja besvarad.

Vidkommande *mom. 11* gjordes sedermera propositioner, först på bifall till utskottets hemställan samt vidare på bifall till motionerna I: 723 och II: 822; och förklarades den förra propositionen, vilken förnyades, vara med övervägande ja besvarad.

I vad rörde *mom. 12* gjordes därefter propositioner, först på bifall till utskottets hemställan samt vidare på bifall till motionerna I: 364 och II: 402; och förklarades den förra propositionen, som upprepades, vara med övervägande ja besvarad.

På gjord proposition bifölls vidare vad utskottet hemställt i *mom. 13 och 14*.

Ytterligare gjordes såvitt gällde *mom. 15* propositioner, först på bifall till utskottets hemställan samt vidare på bifall till motionerna I: 724 och II: 834; och förklarades den förra propositionen, vilken förnyades, vara med övervägande ja besvarad.

Rörande *mom. 16* gjordes nu propositioner, först på bifall till utskottets hemställan samt vidare på bifall till motionerna I: 212 och II: 328; och förklarades den förra propositionen, som upprepades, vara med övervägande ja besvarad.

På gjord proposition bifölls sedermera vad utskottet hemställt i *mom. 17—21*.

I avseende å *mom. 22* gjorde herr talmannen härpå propositioner, först på bifall till utskottets hemställan samt vidare på antagande av det förslag, som innefattades i den av herr Bohman m. fl. vid punkten avgivna, med 6 betecknade reservationen; och förklarade herr talmannen, efter att hava upprepat propositionen på bifall till utskottets hemställan, sig finna denna

proposition vara med övervägande ja besvarad.

Herr *Strandberg* begärde votering, i anledning varav uppsattes samt efter given varsel upplästes och godkändes en så lydande omröstningsproposition:

Den, som bifaller vad statsutskottet hemställt i sitt utlåtande nr 6 punkten 2 *mom. 22*, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, antages det förslag, som innefattas i den av herr Bohman m. fl. vid punkten avgivna, med 6 betecknade reservationen.

Sedan denna voteringsproposition ånyo uppläst, verkställdes till en början omröstning genom uppresning. Herr talmannen förklarade, att enligt hans uppfattning flertalet röstat för ja-propositionen.

Då emellertid herr *Strandberg* begärde rösträkning, verkställdes nu votering medelst omröstningsapparat; och befunnos vid omröstningens slut rösterna hava utfallit sålunda:

Ja — 86;

Nej — 19.

Därjämte hade 9 ledamöter tillkännagivit, att de avstode från att rösta.

Slutligen bifölls på gjord proposition vad utskottet hemställt i *mom. 23—28*.

*Punkten 3***Anslag till statens trafiksäkerhetsverk, m. m.**

Kungl. Maj:t hade föreslagit riksdagen att till Statens trafiksäkerhetsverk: Förvaltningskostnader för budgetåret 1970/71 anvisa ett förslagsanslag av 10 630 000 kronor, att avräknas mot automobilskattemedlen.

I detta sammanhang hade utskottet behandlat

dels de likalydande motionerna I: 714, av herrar *Helén* och *Bengtson*, samt

## Anslag till statens trafiksäkerhetsverk, m. m.

II: 552, av herr *Hedlund* och herr *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 de likalydande motionerna I: 737, av herr *Wirtén*, och II: 851, av herr *Tobé m. fl.*, vari yrkats, att riksdagen skulle giva Kungl. Maj:t till känna vad i motionerna anförts rörande inrättande av en utredningsbyrå inom trafiksäkerhetsverket,

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

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

Utskottet hade i den nu ifrågavarande punkten på återopade grunder hemställt,

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

Vid punkten hade avgivits två särskilda, med 8 och 9 betecknade reservationer.

I reservationen 8, beträffande *inrättande av en utredningsbyrå*, hade 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) ansett, att utskottets yttrande i viss del bort hava den lydelse, som i reservationen angivits, samt att utskottet bort under 2 hemställa, att riksdagen måtte med bifall till motionerna I: 737 och II: 851 som sin mening giva Kungl. Maj:t till känna vad reservanternas anförda rörande inrättande av en utredningsbyrå inom trafiksäkerhetsverket.

I reservationen 9, beträffande *utredning rörande trafiksäkerheten*, hade 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) ansett, att utskottets yttrande i viss angiven del bort hava den lydelse, reservationen visade, samt att utskottet bort under 3 hemställa, att riksdagen måtte med bifall till motionerna I: 714 och II: 552, såvitt nu vore i fråga, samt motionen II: 13 som sin mening giva Kungl. Maj:t till känna vad reservanternas anförda om utredning rörande trafiksäkerheten.

Herr talmannen yttrade, att vid överläggningen angående förevarande punkt jämväl finge beröras punkterna 4 och 5 i detta utlåtande.

Herr **PETERSON, ERIC**, (fp):

Herr talman! När trafiksäkerhetsverket inrättades den 1 januari 1968 sade dåvarande kommunikationsministern bl. a.: "Det är en angelägen uppgift att söka undanröja den nuvarande splittningen genom att uppdraga åt ett enda organ att ansvara för trafiksäkerhetsfrågorna inom vägtrafiken och att ge detta organ sådana resurser, att det kan inta en ledande ställning inom trafiksäkerhetsarbetet."

I reservation 8 vid punkten 3 hemställer reservanternas att en utrednings-

**Anslag till statens trafiksäkerhetsverk, m. m.**

byrå inrättas vid trafiksäkerhetsverket. Detta förslag, som tidigare har framförts av verket, har avslagits av statsmakterna.

Den ryckighet i trafiksäkerhetsåtgärder som vi nu upplever måste bero på att utredning och forskning på området är otillräckliga. Ett stort antal motioner som behandlar trafiksäkerheten avlämnas till riksdagen varje år. Många av dessa motioner utmynnar i en hemställan om utredning. En del av dessa motioner remitteras till bl. a. trafiksäkerhetsverket, som ibland tillstyrker utredning. Givetvis beror detta tillstyrkande på att verket saknar resurser att självt göra utredningen, men det naturliga vore väl att verket hade de möjligheterna. Som förhållandet nu är grundas ofta trafikbestämmelser på antaganden och inte på forskning och ordentlig utredning.

Målsättningen för trafiksäkerhetsarbetet måste vara att genom bättre trafiksäkerhet nedbringa antalet dödade och svårt skadade. Här är de rent humanitära motiven grundläggande. Men även tungt vägande ekonomiska skäl kan anföras i sammanhanget. På detta område kunde en parlamentariskt sammansatt utredning mer obundet än ett antal experter rekommendera de lämpligaste åtgärderna i angivna syfte.

Herr talman! Jag yrkar bifall till reservationerna 8 och 9 vid punkten 3.

I reservationen vid punkten 5 framhåller reservanterna, i likhet med trafiksäkerhetsrådet, att insatserna i vårt land inom de väsentliga områden av trafiksäkerhetsforskningen som berör bl. a. undervisning, upplysning och fordonets anpassning till människan varit för små. Med hänsyn till de stora förluster som trafikolyckorna förorsakar vårt samhälle kan en ökad satsning på forskning bli rent ekonomiskt sett mycket lönsam. Vi hemställer därför i reservationen att anslaget i enlighet med trafiksäkerhetsrådets äskande fastställs till 3 946 000 kronor.

Fru WALLENTHEIM (s):

Herr talman! Det är sant att vi har en svart, ohygglig och uppfordrande trafikstatistik — 12 000 människor omkomna under 1960-talet och 16 800 trafikskadade år 1968. Det är förfärliga siffror. Det mänskliga lidandet är omätbart. Då det inte är påtagligt för dem som står vid sidan om, är det snart glömt — till nästa sensationsresultat. Förlusten i pengar förstår man bättre. Det är fråga om miljardbelopp att föra på olika konton, privata och samhällseliga.

Alla är naturligtvis ense om att man skall försöka minska trafikolycksfallen så gott som det någonsin går — med 50 procent säger folkpartiet och centerpartiet; en propagandamässigt fin men en aning cynisk målprecisering. För att komma dithän vill man ha en parlamentarisk utredning. Att utskottsmajoriteten avvisar detta förslag är inte — det är jag angelägen om att understryka — uttryck för någon likgiltighet inför trafiksäkerhetsfrågornas många allvarliga aspekter och deras betydelse för individer och samhälle. Vår motivering är helt enkelt följande.

Vi har ett trafiksäkerhetsverk, som är två år gammalt och som arbetar hårt för att finna sina riktiga arbetsformer. Representanter för trafiksäkerhetsverket var på avdelningen förra året och lämnade en del papper som belyste verkets arbete, resultat och ambitioner. Utskottet redogjorde för detta förra året. Vi har vidare ett trafiksäkerhetsråd, som avdelningen har fått lyssna till i år. Dess ambitioner är inte mindre och dess arbete inte heller mindre förtjänstfullt. Vi har slutligen det trafiksäkerhetsarbete som utträttas inom NTF.

Det är, som den föregående ärade talaren sade, verkligen en splittring på detta område, en osäker avgränsning mellan arbetsuppgifterna inbördes, som inte är rationell. Situationen är i och för sig inte märkvärdig alls, ty självfallet har man i avvaktan på transport-



**Anslag till statens trafiksäkerhetsverk, m. m.**

forskningsutredningens arbete inte kunnat ligga stilla, utan man har upptagit aktiviteter på olika håll för att försöka bidra till en förbättrad situation när det gäller trafikolycksfallen.

Men nu, den 30 januari i år, har departementschefen tillsatt en arbetsgrupp som på grundval av de inlämnade remissyttrandena över transportforskningsutredningens förslag skall göra en komplettering och överarbetning. Direktiven har som utgångspunkter att man skall sammanföra planering, samordningsuppgifter liksom bidragsgivning till ett för olika slags forskning i trafiksammanhang ansvarigt organ direkt under departementet. Man skall föra över det industriella utvecklingsarbetet till styrelsen för teknisk utveckling. Slutligen vill man inrätta ett forskningsinstitut för framtagande av själva transportforskningsresultaten. Till detta institut skall man enligt vad som upplysts i en presskommuniké föra över den forskningsverksamhet som bedrivs av statens väginstitut och den forskning som trafiksäkerhetsrådet bedriver i egen regi. Organisation, ritningar, kostnadsramar etc. skall föreligga i så god tid att proposition kan avlämnas vid nästa års riksdag.

Av detta framgår med all tydlighet att man är i full färd med att försöka få fram en rationellare lösning för att säkrare och snabbare skapa ett underlag för den framtida trafiksäkerhetspolitiken. Att i detta läge begära en parlamentarisk utredning, som skulle syssla med exakt samma problematik som denna arbetsgrupp, finner utskottsmajoriteten meningslöst.

Min motivering för detta avslagsyrkande gäller också frågan om inrättande av en utredningsbyrå vid trafiksäkerhetsverket. Förslag härom har tidigare varit på riksdagens bord och avisats. Inom trafiksäkerhetsverket finns en körkortsbyrå. Den är uppdelad på två avdelningar, en som handlägger körkortsfrågor och en som gör

utredningar. Trafiksäkerhetsverket vill utvidga den senare avdelningen till en självständig enhet och ge den ökade resurser. Departementschefen avvisar detta. Jag tycker för min del att hans ståndpunkt är fullt logisk. Det kan ju inte gärna vara riktigt välbetänkt att nu företa organisatoriska förändringar inom trafiksäkerhetsverket som är motiverade av arbetsuppgifter som direkt har samband med den till nästa år aviserade propositionen och måste bedömas i sammanhang därmed. Vi avstyrker alltså detta.

Den prutning på begärda anslag som skett utöver den som vid budgetbehandlingen har drabbat alla framställningar från verken skall naturligtvis ses i sammanhang med detta utredningsarbete och inte som ett uttryck för ett mistroende mot trafiksäkerhetsverket. Sådana argumenteringar tycker jag för resten är olyckliga i alla sammanhang. De skapar bara extra tuvor och onödiga svårigheter.

Med hopp om att de ansträngningar som nu görs att förbättra förhållandena på detta område skall leda till resultat yrkar jag alltså avslag även på detta förslag.

Slutligen, herr talman, finns det en reservation där man begär ett påslag med 646 000 kronor till trafiksäkerhetsverket. Det kan utskottet helt logiskt inte gå med på, eftersom verkets arbete berörs av den pågående omorganisationen på hela transportforsknings- och trafiksäkerhetsområdet.

Jag ber med detta, herr talman, att få yrka bifall till utskottets hemställan på samtliga punkter.

Herr PETERSON, ERIC, (fp):

Herr talman! Om jag inte hörde fel sade fru Wallentheim att det var cyniskt av folkpartiet och centerpartiet att begära att olyckorna skall nedbringas med 50 procent. Det är väl långtifrån cyniskt med en sådan målsättning.

**Anslag till statens trafiksäkerhetsverk, m. m.**

Efter det överläggningen förklarats härmed slutad, yttrade herr talmannen, att med anledning av vad därunder yrkats propositioner komme att framställas särskilt angående varje moment av utskottets i förevarande punkt gjorda hemställan.

På gjord proposition bifölls utskottets hemställan i mom. 1.

Sedermera gjorde herr talmannen enligt de rörande mom. 2 förekomna yrkandena propositioner, först på bifall till utskottets hemställan samt vidare på antagande av det förslag, som innefattades i den av herr Bohman m. fl. vid punkten avgivna, med 8 betecknade reservationen; och förklarade herr talmannen, efter att hava upprepat propositionen på bifall till utskottets hemställan, sig anse denna proposition vara med övervägande ja besvarad.

Herr *Peterson, Eric*, begärde votering, i anledning varav uppsattes samt efter given varsel upplästes och godkändes en omröstningsproposition av följande lydelse:

Den, som bifaller vad statsutskottet hemställt i sitt utlåtande nr 6 punkten 3 mom. 2, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, antages det förslag, som innefattas i den av herr Bohman m. fl. vid punkten avgivna, med 8 betecknade reservationen.

Sedan kammarens ledamöter intagit sina platser samt voteringspropositionen ånyo upplästs, verkställdes till en början omröstning genom uppresning. Herr talmannen förklarade, att enligt hans uppfattning flertalet röstat för ja-propositionen.

Då emellertid herr *Peterson, Eric*, begärde rösträkning, verkställdes nu votering medelst omröstningsapparat; och befunnos vid omröstningens slut rösterna hava utfallit sålunda:

Ja — 60;

Nej — 47.

Därjämte hade 2 ledamöter tillkännagivit, att de avstode från att rösta.

Vidare gjorde herr talmannen i enlighet med de avseende mom. 3 framkomna yrkandena propositioner, först på bifall till utskottets hemställan samt vidare på antagande av det förslag, som innefattades i den av herr Bohman m. fl. vid punkten avgivna, med 9 betecknade reservationen; och förklarade herr talmannen, sedan han upprepat propositionen på bifall till utskottets hemställan, sig finna denna proposition vara med övervägande ja besvarad.

Herr *Peterson, Eric*, begärde votering, i anledning varav uppsattes samt efter given varsel upplästes och godkändes en så lydande omröstningsproposition:

Den, som bifaller vad statsutskottet hemställt i sitt utlåtande nr 6 punkten 3 mom. 3, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, antages det förslag, som innefattas i den av herr Bohman m. fl. vid punkten avgivna, med 9 betecknade reservationen.

Sedan denna voteringsproposition ånyo upplästs, verkställdes till en början omröstning genom uppresning. Herr talmannen förklarade, att enligt hans uppfattning flertalet röstat för ja-propositionen.

Då emellertid herr *Peterson, Eric*, begärde rösträkning, verkställdes nu votering medelst omröstningsapparat; och befunnos vid omröstningens slut rösterna hava utfallit sålunda:

Ja — 60;

Nej — 46.

Därjämte hade 2 ledamöter tillkännagivit, att de avstode från att rösta.

På gjord proposition bifölls därefter utskottets hemställan i mom. 4.

#### Punkten 4

Utskottets hemställan bifölls.

#### Punkten 5

#### Anslag till trafiksäkerhetsforskning

(Debatt rörande denna punkt hade förekommit i anslutning till behandlingen av punkten 3 i detta utlåtande.)

Kungl. Maj:t hade föreslagit riksdagen att till Trafiksäkerhetsforskning för budgetåret 1970/71 anvisa ett reservationsanslag av 3 300 000 kronor, att avräknas mot automobilskattemedlen.

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

Utskottet hade i den nu förevarande punkten av angivna orsaker hemställt, att riksdagen måtte med bifall till Kungl. Maj:ts förslag och med avslag å motionerna I: 714 och II: 552, nämnda motioner såvitt nu vore i fråga, till Trafiksäkerhetsforskning för budgetåret 1970/71 anvisa ett reservationsanslag av 3 300 000 kronor, att avräknas mot automobilskattemedlen.

Vid punkten hade reservation avgivits, 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) vilka ansett, att utskottets yttrande i viss del bort erhålla den lydelse, reservationen visade, samt att utskottet bort hemställa, att riksdagen

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

Herr **PETERSON, ERIC**, (fp):

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

Fru **WALLENTHEIM** (s):

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

Överläggningen ansågs härmed slutad, varefter herr talmannen jämlikt därunder framkomna yrkanden gjorde propositioner, först på bifall till utskottets hemställan samt vidare på antagande av det förslag, som innefattades i den vid punkten avgivna reservationen; och förklarade herr talmannen, efter att hava upprepat propositionen på bifall till utskottets hemställan, sig finna denna proposition vara med övervägande ja besvarad.

Herr *Peterson, Eric*, begärde votering, i anledning varav uppsattes samt efter given varsel upplästes och godkändes en omröstningsproposition av följande lydelse:

Den, som bifaller vad statsutskottet hemställt i sitt utlåtande nr 6 punkten 5, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, antages det förslag, som innefattas i den vid punkten avgivna reservationen.

Sedan kammarens ledamöter intagit sina platser samt voteringspropositionen änyo upplästes, verkställdes till en början omröstning genom uppresning. Herr talmannen förklarade att enligt hans uppfattning flertalet röstat för ja-propositionen.

**Om statsbidrag för transitotrafik över norska hamnar, m. m.**

Då emellertid herr *Peterson, Eric*, begärde rösträkning, verkställdes nu votering medelst omröstningsapparat; och befunnos vid omröstningens slut rösterna hava utfallit sålunda:

Ja — 60;

Nej — 46.

Därjämte hade 1 ledamot tillkännagivit, att han avstode från att rösta.

*Punkten 6*

Utskottets hemställan bifölls.

*Punkten 7*

**Om statsbidrag för transitotrafik över norska hamnar, m. m.**

Kungl. Maj:ts förslag till medelsanvisning för budgetåret 1970/71 under de skilda anslagen till sjöfartsverkets verksamhet innebure,

att till Allmänna sjövägar skulle anvisas ett förslagsanslag av 106 290 000 kronor,

att till Säkerheten på fartyg skulle anvisas ett förslagsanslag av 6 175 000 kronor,

att till Övrig verksamhet skulle anvisas ett förslagsanslag av 3 882 000 kronor.

I detta sammanhang hade utskottet behandlat

dels motionen I: 53, av herr *Pettersson, Karl*,

dels de likalydande motionerna I: 85, av herr *Pettersson, Karl*, och fröken *Stenberg*, samt II: 100, av herr *Petersson* i Gäddvik och herr *Nilsson* i Agnäs,

dels de likalydande motionerna I: 296, av herr *Schött m. fl.*, och II: 325, av herr *Hedin m. fl.*,

dels ock motionen II: 828, av herr *Gustafsson* i Stenkyrka *m. fl.*

I motionen I: 53 hade hemställts, att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte anhålla, att vid slutgiltig behandling av den framtida hamnorganisationen hänsyn måtte tagas till inlandets behov av att utnyttja de norska isfria

hamnarna för import och export samt att, i det fall det funnes hindrande överenskommelser för de norska hamnarnas utnyttjande för inlandet för vissa varuslag, dessa hinder skulle undanröjas.

I motionerna I: 85 och II: 100 hade anhållits, att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte begära utredning och förslag om bidrag för sänkning av fraktkostnaderna för transitotrafik över de isfria norska hamnarna med beaktande av vad i motionerna anförts, att hänsyn därvid måtte tagas till de ökade kostnaderna för samhället och företagen vid svåra isförhållanden och för transoceaniska transporter över Göteborg för den norrländska industrin samt att lokaliseringspolitiska synpunkter för inlandet och skogslänen måtte övervägas vid bedömningen av sådana åtgärder.

Utskottet hade i den nu föredragna punkten på anförda skäl hemställt,

1. att riksdagen måtte med bifall till Kungl. Maj:ts förslag samt med avslag å motionerna I: 296 och II: 325 samt II: 828 till Allmänna sjövägar för budgetåret 1970/71 anvisa ett förslagsanslag av 106 290 000 kronor,

2. att riksdagen måtte för budgetåret 1970/71

a. till Säkerheten på fartyg anvisa ett förslagsanslag av 6 175 000 kronor,

b. till Övrig verksamhet anvisa ett förslagsanslag av 3 882 000 kronor,

3. att riksdagen måtte avslå motionerna I: 85 och II: 100,

4. att riksdagen måtte avslå motionen I: 53.

Herr **PETTERSSON, KARL**, (m):

Herr talman! I motionsparet I: 85 och II: 100 hemställs om utredning och förslag om fraktkostnaderna för transitotrafik över de norska isfria hamnarna och att hänsyn därvid tas till de ökade kostnaderna för samhället och företagen vid svåra isförhållanden och för transoceaniska transporter över Gö-

**Ang. ersättning till trafikföretag för drift av icke lönsamma busslinjer**

teborg för den norrländska industrin samt att de lokaliseringspolitiska synpunkterna för inlandet och skogslänen överväges vid bedömningen av sådana åtgärder.

För inlandet har möjligheterna till import och export över de året runt isfria hamnarna i Norge mycket stor betydelse. Ett effektivare utnyttjande av dessa möjligheter skulle stärka förutsättningarna för företagsamhet och sysselsättning i inlandet.

Motionerna avstyrks av statsutskottet med hänvisning till att vissa i motionerna berörda förhållanden tagits upp i de förslag som efter ett gemensamt nordiskt utredningsarbete rörande transportpolitiken lagts fram i betänkandet Nordtrans och för närvarande prövas inom ramen för Nordiska rådets arbete. Dessa frågor har handlagts under lång tid inom Nordiska rådet. Från berörda områden får den förhoppningen uttalas att frågorna inte bara prövas utan att det också måtte bli något positivt resultat inom rimlig tid i dessa viktiga transitofrågor. En lösning av desamma skulle vara ett värdefullt stöd för dessa regioners utveckling.

I motionen I: 53 berörs den framtida hamnorganisationen. Framställningen i motionen avstyrks ytterst kortfattat av utskottet. Det sägs att av samma skäl som i de tidigare motionerna avstyrks densamma. Anledningen skulle enligt utskottet vara att hamnutredningens betänkande är under beredning i Kungl. Maj:ts kansli. Det är det förhållandet som påpekas i motionen. Föreliggande behov har inte kommit med i utredningen. Utredningen har inte med ett ord berört möjligheterna till ett utnyttjande av de norska hamnarna från Norrlands inland. På en bilaga har utredningen ritat en pil från Jämtlands län emot norsk hamn. Om det är detta utskottet avser i sin skrivning, förefaller det minst sagt vara en underlig motivering att avstyrka motionen på grund av en utredning, vilken icke tagit upp

till behandling det i motionen framförda önskemålet.

Herr talman! Med hänsyn till den avgörande och viktiga betydelse dessa frågor har för de berörda delarna av vårt land tar jag mig friheten att under punkten 7 yrka bifall till motionerna I: 85 och II: 100 samt motion I: 53.

Sedan överläggningen ansetts härmed slutad, yttrade herr talmannen, att med anledning av vad därunder yrkats propositioner komme att framställas särskilt beträffande varje moment av utskottets i förevarande punkt gjorda hemställan.

På särskilda propositioner bifölls vad utskottet hemställt i mom. 1 och 2.

Därefter gjordes propositioner angående mom. 3, först på bifall till utskottets hemställan samt vidare på bifall till motionerna I: 85 och II: 100; och förklarades den förra propositionen, som upprepades, vara med övervägande ja besvarad.

Sedermera gjordes propositioner rörande mom. 4, först på bifall till utskottets hemställan samt vidare på bifall till motionen I: 53; och förklarades den förra propositionen, vilken förnyades, vara med övervägande ja besvarad.

**Punkterna 8—10**

Vad utskottet hemställt bifölls.

Herr talmannen uppstod nu och avlägsnade sig, varvid ledningen av kammararens förhandlingar övertogs av herr förste vice talmannen.

**Punkten 11****Ang. ersättning till trafikföretag för drift av icke lönsamma busslinjer**

Kungl. Maj:t hade föreslagit riksdagen att till Ersättning till trafikföretag för drift av icke lönsamma busslinjer för budgetåret 1970/71 anvisa ett reservationsanslag av 11 200 000 kronor,

**Ang. ersättning till trafikföretag för drift av icke lönsamma busslinjer**

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 herr *Petersson* i Gäddvik och herr *Nilsson* i Agnäs,

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

dels ock de likalydande motionerna I: 295, av herr *Peterson, Eric*, och herr *Kristiansson, Axel*, samt II: 327, av herr *Josefson* i Arrie och herr *Tobé*.

I motionerna I: 10 och II: 61 hade anhallits, att riksdagen måtte besluta, att den generella gränsen för bidragsgivning till icke lönsamma busslinjer skulle höjas till 3 kronor 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 kronor, att avräknas mot automobilskattemedlen.

I motionerna I: 295 och II: 327 hade yrkats, att riksdagen skulle till Ersättning till trafikföretag för drift av icke lönsamma busslinjer under sjätte huvudtiteln för budgetåret 1970/71 anvisa ett reservationsanslag av 13 500 000 kronor, att avräknas mot automobilskattemedlen.

Utskottet hade i den nu ifrågavarande punkten på återopade grunder hemställt,

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 kronor, att avräknas mot automobilskattemedlen,

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

Reservation hade anförts, 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), vilka ansett, att utskottets yttrande i viss angiven del bort hava den avfattning, reservationen visade, samt att utskottet bort under 1 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 kronor, att avräknas mot automobilskattemedlen.

Herr STRANDBERG (m):

Herr talman! Vi har i ett par års tid bråkat också i denna fråga.

Vad vi från de tre borgerliga partierna har tyckt vara märkvärdigt är att man, när man nu en gång har infört en statsbidragsprincip till icke lönsamma busslinjer, inte tar hänsyn till de belastningar man lägger på olika trafikföretag genom riksdagsbeslut.

Det ursprungliga beloppet av statsbidraget på 2 kronor per vagnmil räknades visserligen upp av departementschefen och riksdagen till kronor 2: 50 för ett par år sedan, men jag konstaterar att fortfarande i stort sett lika mycket nya pålagor har åsamkats de berörda trafikföretagen genom riksdagsbeslut år 1966 när skatten på bensin och motorbrännolja höjdes med fem öre per liter och år 1967 då fordonsskatten höjdes. Riksdagen har på så sätt givit dessa företag totala pålagor med i runt tal 8,5 miljoner kronor.

**Ang. ersättning till trafikföretag för drift av icke lönsamma busslinjer**

Att i ett sådant läge bibehålla regeln om statsbidrag med kronor 2:50 per vagnmil har vi inte ansett vara acceptabelt utan har yrkat på att bidraget skall höjas till 3 kronor per vagnmil och föreslagit en höjning av anslaget i konsekvens härmed.

Vi vet att en utredningsman är tillkallad, men man tycker att en så pass enkel fråga borde kunna lösas något snabbare. För varje år som går kommer dessa företag i ett sämre ekonomiskt läge. Då tvingas landstingen och primärkommunerna att gripa in för att ekonomiskt stödja busstrafikföretagen så att man skall kunna hålla en något så när rimlig trafikservice, framför allt för äldre och i glesbygderna. Vi accepterar inte att staten övervältrar utgifterna på kommunerna på detta sätt, och det har vi framhållit i reservationen vid denna punkt.

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

**Fru WALLENTHEIM (s):**

Herr talman! Bästa herr Strandberg, bråket får stå för er räkning. Jag tycker det är ganska gemytligt även om vi har olika uppfattningar.

Den här frågan har vi diskuterat många gånger. Vi vet att det finns en mängd busslinjer som inte är lönsamma. Inte för ett ögonblick skulle jag vilja underskatta de svårigheter som finns i glesbygderna och som återspeglas i de här motionerna. Som på många andra områden finns det beträffande detta tyvärr endast att säga att pengarna inte räcker till för alla önskemål.

Principerna för bidragsgivningen till de olönsamma busslinjerna fastlades år 1961 och ändrades år 1964. De är, som herr Strandberg sade, nu föremål för översyn. Jag kan inte bedöma omfattningen av utredningsmaterialet. Man får väl hoppas att utredningen snart skall vara färdig, i varje fall är det aviserat att den skall framläggas i år.

För det löpande budgetåret har i propositionen tagits upp 9 935 000 kronor, och dessa medel är beräknade efter kronor 2:50 per vagnmil. Bidragsbeloppet höjdes 1968 och får sin genomslagskraft den 1 januari nästa år. Med bibehållande av transportnämndens beräkningar i övrigt har departementschefen räknat upp anslaget med 1 265 000 kronor.

Reservanterna föreslår, som vi nyss hörde, en höjning av bidragsbeloppet till 3 kronor per vagnmil och yrkar därför att medelsanvisningen höjs till 13,5 miljoner kronor. Utskottsmajoriteten anser för sin del att tiden varit alltför kort efter det att den senaste höjningen genomfördes för att man nu skall vara beredd att företa en ny höjning, i all synnerhet som vi befinner oss i ett pressat ekonomiskt läge.

Jag ber således, herr talman, helt kort att få yrka bifall till utskottets förslag.

**Herr STRANDBERG (m):**

Herr talman! Jag vill bara konstatera att man, om man studerar årets anslagsframställningar, finner att transportnämnden anför att antalet ansökningar om bidrag har ökat och att underskottet i den bidragsgrundande trafiken nu rör sig om cirka 50 miljoner kronor. Jag tycker då inte att vi bör tala om ansträngt ekonomiskt läge, eftersom det är ur rikssynpunkt totalekonomiskt egalt, om staten skall lämna bidrag för ändamålet eller om primärkommunerna skall tvingas att via skatten betala kostnaderna för att över huvud taget upprätthålla den service det här gäller.

Efter det överläggningen förklarats härmed slutad, yttrade herr förste vice talmannen, att med anledning av vad därunder yrkats propositioner komme att framställas särskilt beträffande vardera momentet av utskottets i förevarande punkt gjorda hemställan.

Sedermera gjorde herr förste vice talmannen enligt de avseende mom. 1 förekomna yrkandena propositioner, först på bifall till utskottets hemställan samt vidare på antagande av det förslag, som innefattades i den vid punkten avgivna reservationen; och förklarade herr förste vice talmannen, efter att hava upprepat propositionen på bifall till utskottets hemställan, sig anse denna proposition vara med övervägande ja besvarad.

Herr *Strandberg* begärde votering, i anledning varav uppsattes samt efter given varsel upplästes och godkändes en så lydande omröstningsproposition:

Den, som bifaller vad statsutskottet hemställt i sitt utlåtande nr 6 punkten 11 mom. 1, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, antages det förslag, som innefattas i den vid punkten avgivna reservationen.

Sedan kammarens ledamöter intagit sina platser samt voteringspropositionen ånyo uppläst, verkställdes till en början omröstning genom uppresning. Herr förste vice talmannen förklarade, att enligt hans uppfattning flertalet röstat för ja-propositionen.

Då emellertid herr *Strandberg* begärde rösträkning, verkställdes nu votering medelst omröstningsapparat; och befunnos vid omröstningens slut rösterna hava utfallit sålunda:

Ja — 56;

Nej — 43.

Därjämte hade 2 ledamöter tillkännagivit, att de avstode från att rösta.

Fröken *Stenberg* (m) anmälde, att hon vid den nu företagna voteringen avsett att rösta nej; å omröstningstavlans hade dock angivits, att hon avstode från att rösta.

På gjord proposition bifölls därefter utskottets hemställan i mom. 2.

## Punkten 12

### Ang. den statliga passageraravgiften för flygsträckan Umeå—Vasa

Kungl. Maj:t hade föreslagit riksdagen att dels till Driftbidrag till luftfartsverket för budgetåret 1970/71 anvisa ett anslag av 7 800 000 kronor, dels uppdraga åt fullmäktige i riksgäldskontoret att för beredande av ytterligare rörelsemedel åt luftfartsverket tillhandahålla verket en från 3 000 000 kronor till 20 000 000 kronor ökad rörlig kredit.

I detta sammanhang hade utskottet behandlat de likalydande motionerna I: 486, av fröken *Stenberg m. fl.*, och II: 838, av herr *Nilsson i Agnäs m. fl.*, vari yrkats, att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t skulle hemställa om översyn syftande till en statlig passageraravgift för resenärer flygsträckan Umeå—Vasa motsvarande den som gällde Danmarksresenärer Malmö—Köpenhamn.

Utskottet hade i den nu förevarande punkten av angivna orsaker hemställt,

1. att riksdagen måtte till Driftbidrag till luftfartsverket för budgetåret 1970/71 anvisa ett anslag av 7 800 000 kronor,

2. att riksdagen måtte uppdraga åt fullmäktige i riksgäldskontoret att för beredande av ytterligare rörelsemedel åt luftfartsverket tillhandahålla verket en från 3 000 000 kronor till 20 000 000 kronor ökad rörlig kredit,

3. att riksdagen måtte avslå motionerna I: 486 och II: 838.

Fröken **STENBERG** (m):

Herr talman! Vid det här laget har vi avverkat närmare ett 40-tal avstyrkta motioner i statsutskottets utlåtande nr 6. Jag vill ändå peka på motionsparet I: 486 och II: 838, vari vi motionärer har begärt att "riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte hemställa om översyn syftande till en statlig passageraravgift för resenärer flygsträckan Umeå



**Ang. den statliga passageraravgiften för flygsträckan Umeå—Vasa**

—Vasa motsvarande den som gäller Danmarksresenärer Malmö—Köpenhamn”. Utskottet har avstyrkt motionerna under hänvisning till innebörden av de principer som har godtagits i 1967 års riksdagsbeslut rörande riktlinjerna för luftfartsverkets verksamhet och organisation. I mitt tycke är det en svag motivering, ty dessa principer är av motionärerna väl kända, och det var ju för att om möjligt få en ändring till det bättre också för den norra regionen som vi väckte motionerna. Riksdagen är ju suverän att besluta.

Kammarens ledamöter känner väl till det faktum från hela transportväsendets historia att alla restriktioner och förordningar verkar hämmande och knappast stimulerande när det gäller att öka trafikunderlaget. Från marknadsföringssynpunkt är det nödvändigt att för turister och besökare över huvud taget där uppe i norr kunna presentera billiga och bekväma kommunikationsmöjligheter. Detta gäller naturligtvis inte minst de nordiska ländernas invånare. Borttagandet av passtvänet t. ex. var ett försök att förenkla kontaktmöjligheterna.

Flygtransporterna intar en central plats och utgör en viktig länk i de olika resvägarna mot fjällområdena. Men den statliga passageraravgift på 20 kronor som ingår i alla priser på flygbiljetter till utrikes ort, också på korta flygsträckor med undantag av sträckan Malmö—Köpenhamn, skapar från turist-synpunkt en tröskeleffekt som bromsar en ökning av antalet flygtransporter och flygpasagerare över Kvarken mellan Sverige och Finland på flygsträckan Umeå—Vasa. Den svenska flygplatsavgiften där utgör ungefär en tredjedel av gruppresenriset. Vi anser att en övergång till Malmö—Köpenhamn-systemet skulle verka stimulerande på flygtrafiken över Kvarken. Det gäller t. ex. även de finska studenter som har sökt sig till Umeå universitet, och det gäller det noterade ökade finska intresset för vintersport i övre Norrland. Det har alltså

betydelse även för turistnäringen i landets norra delar. Flyglinjen i fråga innebär en god för att inte säga ovärderlig service vintertid när båttrafiken är inställd. Om flyglinjen läggs ned måste resvägen denna tid gå över Haparanda eller Stockholm.

Herr talman! Jag ber att vid punkten 12 få yrka bifall till motionerna I: 486 och II: 838.

Häri instämde herr *Pettersson, Karl*, (m).

Herr **BENGTSON** (cp):

Herr talman! Fröken Stenberg sade att motionärerna avsett att få till stånd en förändring av de principer som nu gäller, men motionerna innehåller ju ett konkret förslag och inte något krav på att man skall ändra principerna. Därför har utskottet stannat för vad som har gällt tidigare i det här sammanhanget och avstyrkt motionerna. Även om det kan finnas mycket av berättigande i vad fröken Stenberg sade, har utskottet inte kommit till annan uppfattning nu.

Jag ber att få yrka bifall till utskottets hemställan.

Överläggningen ansågs härmed slutad, varefter herr förste vice talmanen yttrade, att med anledning av vad därunder yrkats propositioner beträffande utskottets i förevarande punkt gjorda hemställan komme att framställas först särskilt angående mom. 1 och 2 samt därefter särskilt rörande mom. 3.

På gjord proposition bifölls vad utskottet hemställt i mom. 1 och 2.

Därefter gjordes enligt de avseende mom. 3 framkomna yrkandena propositioner, först på bifall till utskottets hemställan samt vidare på bifall till motionerna I: 486 och II: 838; och förklarades den förra propositionen, vilken förnyades, vara med övervägande ja besvarad.

**Om avveckling av ortsgupperingen av de statsanställdas löner***Punkten 13*

Utskottets hemställan bifölls.

---

Vid förnyad föredragning av statsutskottets utlåtande nr 44, i anledning av motioner om ett statligt företag för tillverkning av tekniska hjälpmedel för handikappade, bifölls vad utskottet i detta utlåtande hemställt.

---

**Om avveckling av ortsgupperingen av de statsanställdas löner**

Föredrogs ånyo statsutskottets utlåtande nr 45, i anledning av motioner om avveckling av ortsgupperingen av de statsanställdas löner.

Till behandling hade utskottet förehåft

1) de likalydande motionerna I: 88, av herr *Bengtson m. fl.*, och II: 104, av herr *Hedlund m. fl.*, vari anhållits, att riksdagen måtte uttala sig för att dyrortsgupperingen av de statsanställdas löner borde avvecklas i enlighet med vad i motionerna anförts samt att därvid de särskilda förhållandena beträffande övre Norrland måtte beaktas; samt

2) motionen II: 412, av herr *Westberg* i Ljusdal och herr *Nelander*, vari yrkats, att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t skulle giva uttryck för den meningen, att dyrortsgupperingen snarast möjligt borde avvecklas men att därvid hänsyn borde tagas till de speciella omständigheter som kunde föreligga i särskilda fall, t. ex. i övre Norrland.

Utskottet hade i det nu föreliggande utlåtandet på anförda skäl hemställt, att riksdagen måtte avslå motionerna I: 88 och II: 104 samt II: 412.

Reservation hade anförts av herrar *Bengtson* (cp), *Johan Olsson* (cp), *Eliasson* i Sundborn (cp), *Dahlgren* (cp) och *Sundman* (cp), vilka ansett,

att utskottets yttrande i viss del bort hava den lydelse, som i reservationen angivits, samt att utskottet bort hemställa, att riksdagen måtte med bifall till motionerna I: 88 och II: 104 samt II: 412 som sin mening giva Kungl. Maj:t till känna vad reservanternas anförda angående avveckling av ortsgupperingen av de statsanställdas löner.

Herr **OLSSON, JOHAN**, (cp):

Herr talman! Det är sannerligen ingen ny fråga som nu kommer upp till överläggning, utan det är en som har varit uppe många gånger, och argumenten är väl kända. Det är egentligen ganska märkligt att vi än i dag skall tvingas diskutera ett system som infördes för ungefär 50 år sedan och som är baserat på helt andra förutsättningar än vad som nu gäller.

Dyrortsgupperingen saknar sedan länge grund i verkligheten. Systemet har visat sig orättvist, och det är inte baserat på riktiga värderingar av skillnaderna i dyrhet mellan olika orter. Det har visat sig att flera orter som varit placerade i lägsta dyrortgruppen har haft högre dyrhet än orter i den högsta gruppen. En statstjänsteman med 3-ortslön kan mycket väl ha kostnader som motsvarar kostnaderna i 5-ort eller som är högre. Dessutom har man i det här systemet inte kunnat ta hänsyn till omätbara kostnader, t. ex. avstånd och bristande service. Sådant missgynnar i högsta grad de lägre avlönade, eftersom det endast är löneplanerna A och U som omfattas av dyrortssystemet. De högre befattningshavarna i B och C är inte inräknade.

Som jag sade, saknar denna konstruktion underlag i verkligheten, men man har den kvar och beräknar lönerna efter den år efter år. Det har riktats en våldsam kritik mot systemet från dem som varit berörda, och även den allmänna opinionen har reagerat mot att vi fortfarande har det kvar. Att i en tid, när man talar om jämlikhet och när man försöker avbalansera

**Om löneavdrag för statstjänsteman vid tjänstledighet för riksdagsmannauppdrag**  
 storstadsområdena till förmån för landsorten, ha kvar ett system som verkar i rakt motsatt riktning tycker jag är i högsta grad egendomligt. Centerpartiet har konsekvent försökt att få bort detta system. I konsekvens därmed har vi också i år avgett en reservation, där vi yrkar på ett uttalande om dyrortsgrupperingens avskaffande.

Jag ber att få yrka bifall till reservationen i ärendet.

Herr PETERSSON, BERTIL, (s):

Herr talman! Jag tycker i likhet med herr Olsson att det är anmärkningsvärt att vi skall behöva diskutera den här frågan i riksdagen, eftersom riksdagen själv har beslutat att föra över förhandlingsfrågorna till en särskild riksdagens löne delegation. I praktiken har alltså inte riksdagen med dessa frågor att göra.

Dessutom kan erinras om att det sker avsevärda framsteg på förhandlingsområdet i den här frågan. Såsom framgår av utskottets utlåtande är avsikten att år 1971 helt utjämna skillnaden i lön mellan ortsgrupperna 3 och 4. Det finns alltså ingen anledning att här uppta tiden med en debatt i denna fråga.

Med det anförda, herr talman, ber jag att få yrka bifall till utskottets utlåtande.

Sedan överläggningen ansetts härmed slutad, gjorde herr förste vice talmannen enligt därunder förekomna yrkanden propositioner, först på bifall till utskottets hemställan samt vidare på antagande av det förslag, som innefattades i den vid utlåtandet avgivna reservationen; och förklarade herr förste vice talmannen, efter att hava upprepats propositionen på bifall till utskottets hemställan, sig finna denna proposition vara med övervägande ja besvarad.

Herr Olsson, Johan, begärde votering, i anledning varav uppsattes samt efter given varsel upplästes och godkändes

en omröstningsproposition av följande lydelse:

Den, som bifaller vad statsutskottet hemställt i sitt utlåtande nr 45, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, antages det förslag, som innefattas i den vid utlåtandet avgivna reservationen.

Sedan kammarens ledamöter intagit sina platser samt voteringspropositionen ånyo upplästs, verkställdes till en början omröstning genom upprensning. Herr förste vice talmannen förklarade, att enligt hans uppfattning flertalet röstade för ja-propositionen.

Då emellertid herr Olsson, Johan, begärde rösträkning, verkställdes nu votering medelst omröstningsapparat; och befunnos vid omröstningens slut rösterna hava utfallit sålunda:

Ja — 84;

Nej — 15.

Därjämte hade 2 ledamöter tillkännagivit, att de avstode från att rösta.

**Om löneavdrag för statstjänsteman vid tjänstledighet för riksdagsmannauppdrag**

Föredrogs ånyo statsutskottets utlåtande nr 46, i anledning av motioner om löneavdrag för statstjänsteman vid tjänstledighet för fullgörande av offentligt uppdrag.

I de likalydande motionerna I: 93, av herr Pettersson, Axel Georg, m. fl., och II: 64, av herr Gustavsson i Alvesta m. fl., hade anhållits, att riksdagen måtte uttala, att statstjänsteman vid tjänstledighet för offentligt uppdrag som ledamot av riksdagen borde vidkännas C-avdrag.

Utskottet hade i det nu föredragna utlåtandet på åberopade grunder hemställt, att riksdagen måtte avslå motionerna I:93 och II: 64.

**Om löneavdrag för statstjänsteman vid tjänstledighet för riksdagsmannaupdrag**

Reservation hade avgivits av herrar *Bengtson* (cp), *Johan Olsson* (cp), *Eliasson* i Sundborn (cp), *Dahlgren* (cp) och *Sundman* (cp), vilka ansett, att utskottets yttrande bort i viss angiven del hava den lydelse, reservationen visade, samt att utskottet bort hemställa, att riksdagen som sin mening måtte giva Kungl. Maj:t till känna vad reservanterna anfört i anledning av motionerna I: 93 och II: 64.

Reservanterna hade i sitt yttrande förutsatt, att riksdagens löne delegation inför de kommande löneförhandlingarna skulle pröva i motionerna angivet spörsmål och avgiva därav föranledda rekommendationer.

Herr **KRISTIANSSON, AXEL**, (cp):

Herr talman! Det motionspar som nu behandlas berör löneförmåner för statstjänsteman i de fall där vederbörande är riksdagsman och som sådan har tjänstledighet från sin tjänst. Det är ett motionspar som har återkommit från föregående år. Vi motionärer fick den uppfattningen att vi då vann något av en psykologisk seger, även om motionerna blev avslagna. Frågan föll med andra ord framåt. Därför har vi kommit igen.

Förhållandet är för närvarande sådant att statstjänsteman, enligt ett allmänt avlöningsavtal mellan å ena sidan statens avtalsverk och å andra sidan statstjänarkartellen, för tid då han är tjänstledig på grund av uppdrag som ledamot av riksdagen eller kyrkomötet eller som riksdagens revisor skall vidkännas s. k. dubbelt B-avdrag. Vi har i motionerna exemplifierat hur detta slår, och jag vill anföra några exempel: En byrådirektör har under den tid han är tjänstledig en behållen del av sin lön på 1 776 kronor per månad; en lektor har samma belopp, och en grundskole rektor har summa 2 180 kronor per månad, räknat efter 1970 års löner.

Beträffande tjänstemän för vilka AST är tillämpligt finns heller ingen in-

skränkning i rätten till semester för tid då tjänstledighet åtnjutes med dubbelt B-avdrag. Semestern räknas således som vanligt efter lönegrad och ålder.

Utskottet har fattat sig mycket kort vid behandlingen av detta motionspar. Man har så att säga gått förbi själva sakfrågan. Tydligen har frågan i någon mån bränts. Jag citerar ur utskottsutlåtandet:

”I sitt vid höstsessionen förra året behandlade utlåtande nr 141 påpekade utskottet att frågan om förevarande löneavdrag är en förhandlingsfråga. Det ankommer alltså på förhandlingsparterna att träffa överenskommelser i frågan. Utskottet erinrade dessutom om att det ankommer på riksdagens löne delegation att på riksdagens vägnar ge uttryck åt principiella ställningstaganden i samband med löneförhandlingar. Riksdagen delade denna uppfattning och avtog det då ifrågavarande motionsyrkandet.”

Utskottsmajoriteten hemställer också nu om avslag.

Det må vara en fullt acceptabel regel att man inte lägger sig i ett mellanhavande mellan två parter. Jag skall inte anföra något emot detta. Jag tror dock att det är en viss artskillnad — inte så liten — mellan denna fråga och frågan om regelrätta förhandlingar mellan två parter. Om jag skulle spetsa till det hela litet kunde jag säga att det här inte är fråga om förhandlingar om lön för arbete utan överläggningar om ersättning för arbete som vederbörande inte utför. Det måste vara en väsentlig skillnad. På denna punkt måste självfallet riksdagen, som har både det ekonomiska ansvaret och ansvaret för löneutvecklingen här i landet, ha anledning att yttra sig. Utskottet anför i det sammanhanget att löne delegationen skall ge detta till känna. Jag vill ifrågasätta hur denna löne delegation, som är en mycket liten och komprimerad del av riksdagen, skall kunna ge till känna någonting om inte riksdagen vill uttala sig i själva sakfrågan. Jag efterlyser därför

**Om löneavdrag för statstjänsteman vid tjänstledighet för riksdagsmannauppsdrag**  
i debatten en upplysning om utskotts-  
majoritetens ställning i själva sakfrå-  
gan, d. v. s. om man menar att det är  
berättigat, riktigt och rättvist att ha  
detta system kvar.

Till detta utskottsutlåtande har fo-  
gats en reservation från centerpartiets  
representanter, vilken är en uppfölj-  
ning av motionerna. I reservationen  
hemställas att riksdagen skall ge sin  
mening till känna.

Herr talman! Låt mig tillägga, även  
om tiden är långt framskriden, att jag  
ändå tycker att detta är underligt. Fler-  
talet riksdagsledamöter, oavsett parti, är  
ute och talar om jämlikhetsfrågor. Jag  
skulle nästan vilja fråga: Hur kan man  
med denna belastning åka ut och tala  
om jämlikhet som riksdagsman, ändå  
relativt väl avlönad, sannolikt bättre  
avlönad än flertalet människor som  
man talar till? Jag tycker det vore på  
tiden att vi i jämlikhetens intresse ska-  
lade av denna extrafavör, som jag vill  
påstå icke är försvarbar.

Herr talman! Med dessa ord ber jag  
att få yrka bifall till reservationen.

Herr **PETERSSON, BERTIL**, (s):

Herr talman! Jag är en aning förvå-  
nad över att herr Axel Kristiansson,  
som ju är en stor man inom RLF, inte  
uppfattar det centrala i problemet,  
nämligen att detta är en förhandlings-  
fråga. Den skall, enligt den ordning  
som föreligger, icke behandlas av riks-  
dagen. Vi har, som utskottet anfört,  
överlåtit åt riksdagens löne delegation  
att yttra sig i principiella frågor, och  
det bör ankomma på centerpartiets re-  
presentanter i löne delegationen att  
framföra frågan där och inte i kam-  
maren.

Det väsentliga och avgörande är ju  
om riksdagen, d. v. s. statsmakten som  
sådan, skall göra direkta ingripanden  
i en regelrätt avtalsuppgörelse. Det är  
en principiell fråga av mycket stor  
räckvidd, och jag tror att man skall va-  
ra synnerligen försiktig med att göra

intrång på detta område, ty annars vet  
man egentligen inte var man hamnar.  
Det är framför allt mot den bakgrun-  
den som utskottet avstyrker motionen.

Jag ber, herr talman, att få yrka bi-  
fall till utskottets hemställan.

Herr **STRANDBERG** (m):

Herr talman! Jag skall fatta mig myc-  
ket kort. Jag agerade i detta ärende för-  
ra året och ber att få hänvisa till riks-  
dagens protokoll från den debatten.

Hur kan Ni, herr Axel Kristiansson,  
tala om jämlikhet när Ni så ensidigt  
"hoppas på" en tjänstemannagrupp,  
som på normala förhandlingsvägar löst  
frågan om tjänstledighetsavdrag?

Herr **KRISTIANSSON, AXEL**, (cp):

Herr talman! Det är klart att man  
kan föra debatten — eller kanske rät-  
tare sagt undvika att föra debatten —  
på det sätt som både herr Petersson  
och herr Strandberg har försökt. Herr  
Bertil Petersson frågar mig hur jag  
kan undvika det centrala i samman-  
hanget, och herr Strandberg frågar mig  
hur jag kan "hoppa på" bara en viss  
grupp. Det centrala i sammanhanget,  
själva sakfrågan, är, som vi har sett  
det, om det är riktigt för oss riksdags-  
män att ha kvar denna förmån, och  
den frågan går ni förbi.

Till herr Strandberg vill jag säga:  
Finns det någon annan grupp som har  
dessa förmåner kvar, så skall jag gär-  
na inbegripa också dem. Men jag tror  
det är riktigt att börja med statstjänste-  
männen, som i varje fall är den stora  
och kända gruppen med dessa favör-  
er.

Herr **NILSSON, FERDINAND**, (cp):

Herr talman! Jag skall inte ta upp  
hela frågan, men jag skall ta upp den  
aspekt på frågan som herr Strandberg  
anlade. Det var en förhandlingsfråga,  
sade han, och han tyckte att det var  
otillständigt att behandla en sådan frå-  
ga i riksdagen.

**Om reparation av Sveriges ambassad i Tokyo**

Jag vill säga herr Strandberg en sak. Våra statstjänstemän har ett privilegium. Man kan inte förvägra dem att åtaga sig riksdagsuppdrag. Det är inte något som de förhandlat sig till, utan det förhåller sig helt enkelt så. En vanlig människa får själv med hänsyn till sin ekonomi och andra omständigheter avgöra om hon kan åtaga sig ett uppdrag. Men en statens tjänsteman har det så ordnat att han dels har rättighet att vara ledig, dels också får en viss lön under den tid han är ledig. Hur stor lön som han skall ha är inte något som jag diskuterar i sammanhanget. Men rätten till lön vid ledighet härvid är ingen avtalsfråga, utan det är ett gammalt tjänstemannaprivilegium.

Efter det överläggningen förklarats härmed slutad, gjorde herr förste vice talmannen jämlikt därunder framkomna yrkanden propositioner, först på bifall till utskottets hemställan samt vidare på antagande av det förslag, som innefattades i den vid utlåtandet avgivna reservationen; och förklarade herr förste vice talmannen, sedan han upprepat propositionen på bifall till utskottets hemställan, sig anse denna proposition vara med övervägande ja besvarad.

Herr *Kristiansson, Axel*, begärde votering, i anledning varav uppsattes samt efter given varsel upplästes och godkändes en så lydande omröstningsproposition:

Den, som bifaller vad statsutskottet hemställt i sitt utlåtande nr 46, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, antages det förslag, som innefattas i den vid utlåtandet avgivna reservationen.

Sedan kammarens ledamöter intagit sina platser samt voteringspropositionen ånyo uppläst, verkställdes till en början omröstning genom uppresning.

Herr förste vice talmannen förklarade, att enligt hans uppfattning flertalet röstat för ja-propositionen.

Då emellertid herr *Kristiansson, Axel*, begärde rösträkning, verkställdes nu votering medelst omröstningsapparat; och befunnos vid omröstningens slut rösterna hava utfallit sålunda:

Ja — 78;

Nej — 16.

Därjämte hade 10 ledamöter tillkännagivit, att de avstode från att rösta.

**Om reparation av Sveriges ambassad i Tokyo**

Föredrogs ånyo statsutskottets utlåtande nr 47, i anledning av Kungl. Maj:ts i statsverkspropositionen gjorda framställning angående stat för statens allmänna fastighetsfond för budgetåret 1970/71 jämte motion.

I propositionen nr 1 hade Kungl. Maj:t, under åberopande av utdrag av statsrådsprotokollet över finansärenden för den 2 januari 1970, föreslagit riksdagen att godkänna ett till statsrådsprotokollet bilagt förslag till stat för statens allmänna fastighetsfond för budgetåret 1970/71.

I motionen II: 874, av herr *Lothigius*, hade anhållits, att Kungl. Maj:t måtte ställa medel till förfogande för upprustning och reparation av ambassadens i Tokyo ytterväggar.

Utskottet hade i det nu ifrågakvarande utlåtandet av angivna orsaker hemställt,

1. att riksdagen måtte avslå motionen II: 874,

2. att riksdagen måtte godkänna utskottet bilagt förslag till stat för statens allmänna fastighetsfond för budgetåret 1970/71.

Reservation hade anförts av herrar *Bohman* (m), *Virgin* (m), *Nordstrandh* (m), *Lothigius* (m), *Sundman* (cp) och

**Om reparation av Sveriges ambassad i Tokyo**

*Eriksson* i Arvika (fp), vilka ansett, att utskottets yttrande i viss del bort hava den lydelse, som i reservationen angivits, samt att utskottet bort under 1 hemställa, att riksdagen måtte i anledning av motionen II: 874 som sin mening giva Kungl. Maj:t till känna vad reservanterna anfört beträffande underhåll av svenska ambassadbyggnadens i Tokyo ytterväggar.

Herr VIRGIN (m):

Herr talman! Det ärende som kamraren nu har att behandla rör sakligt sett en bagatell i jämförelse med vad riksdagen normalt brukar syssla med. Det hindrar inte att jag ändå vill säga några ord i frågan. Det beror på sättet på vilket den handlagts. Jag vill reagera mot att riksdagen av en statlig myndighet behandlas så slarvigt och så nonchalant som här förefaller ha skett — för att nu inte ta till starkare ord, vilket kanske kunde ha varit motiverat.

Vad saken gäller är att en riksdagsman på en utskottsresa ansåg sig kunna konstatera att det hus som svenska staten rätt nyligen uppfört — jag tror det var 1959 — för vår ambassad i Tokyo är illa underhållet och enligt hans mening inte utgör en värdig presentation av Sverige i utlandet. Han bedömer att detta förhållande beror på ett mindre lämpligt val av material eller kombination av material. Fasaden är smutsig och fläckad av rost som runnit från plåt detaljer och järnräcken. Han uttrycker detta i sin motion ordagrant sålunda: "Luftföroreningarna i Tokyo, som är av helt annan storleksordning än vad vi är vana vid här i Sverige, har förorsakat stora både korrosions-skador och missfärgningar av ambassadens ytterväggar därstädes. Ett synnerligen olämpligt material har använts som icke kunnat motstå de speciella luftföroreningarna."

Efter hemkomsten väckte han alltså denna motion där förhållandet påtalas och rättelse begärs. Motionen har behandlats av statsutskottet, som helt na-

turligt först och främst remitterade den till byggnadsstyrelsen för yttrande. Byggnadsstyrelsen uppdrog åt den arkitekt som ritat byggnaden att utreda frågan och därmed också att utreda om kritiken mot hans eget materialval kunde vara berättigad. Arkitekten skrev ett brev till en japansk kollega som också tycks ha medverkat vid byggnadens tillkomst. I brevet talar han i som jag tycker ironisk ton om att en motionär påstår att betongväggarna har rostat och gör reflexionen att riksdagsledamöter aldrig borde tillåtas att resa. Han tillfogar en förmodan — som såvitt jag kan se inte har något som helst stöd i motionen — att motionären inte gillar obehandlad betong.

Den japanske arkitekten använder inte någon sådan sådan glättig jargong utan svarar sakligt och nyanserat. Han säger att byggnaden inte alls har rostat. Han fortsätter med att säga att om man inte gillar obehandlad betong så tror han inte att en vanlig tvättning skulle hjälpa mycket. Det enda möjliga skulle vara att göra en ytbehandling, och i så fall tillråder han användningen av ett visst namngivet tyskt preparat.

Därefter avger byggnadsstyrelsen sitt yttrande till statsutskottet. Det innehåller en uppgift om att representant för byggnadsstyrelsen besiktigade byggnaden hösten 1967, varvid inga skador på ytterväggarna kunde konstateras. Vidare anges att den tillfrågade japanske arkitekten framhållit "att ambassadbyggnaden alls inte är behäftad med korrosionsskador samt att, för det fall man inte uppskattar den exponerade betongytan, en enkel rengöring av vägarna inte skulle hjälpa mycket".

Med stöd av detta stympade citat förklarar byggnadsstyrelsen att någon åtgärd inte är påkallad. Saken blir inte bättre av att man trots att den japanske arkitektens yttrande satts inom citationstecken inte givit en korrekt avskrift av det. Man har givit en mera kategorisk formulering än vad originalet har.

**Om reparation av Sveriges ambassad i Tokyo**

Utskottets majoritet har följt byggnadsstyrelsen.

Herr talman! Jag kan själv inte ha någon mening om den ifrågavarande byggnadens tillstånd eller om det intryck den kan ge, men jag kan ha och har också den meningen att byggnadsstyrelsens handläggning av denna fråga och dess smusslande med uppgifter, som borde ha lämnats, berövar styrelsen rätten att i detta sammanhang utan vidare bli trodd.

Jag ber därför, herr talman, att få yrka bifall till reservationen.

Herr PETERSSON, BERTIL, (s):

Herr talman! Jag delar herr Virgins uppfattning att detta är en liten fråga, men jag förutskickar att denna översyn av fasaden på vanligt sätt kommer att skötas den administrativa vägen.

Med de orden och med hänvisning till vad utskottet anfört ber jag att få yrka bifall till utskottets förslag.

Överläggningen ansågs härmed slutad, varefter herr förste vice talmannen yttrade, att med anledning av vad därunder yrkats propositioner komme att framställas särskilt beträffande vardera punkten av utskottets i förevarande utlåtande gjorda hemställan.

Därefter gjordes enligt de rörande punkten 1 förekomna yrkandena propositioner, först på bifall till utskottets hemställan samt vidare på antagande av det förslag, som innefattades i den vid utlåtandet avgivna reservationen; och förklarades den förra propositionen, vilken förnyades, vara med övervägande ja besvarad.

Sedermera bifölls på gjord proposition utskottets hemställan i punkten 2.

Föredrogos ånyo statsutskottets utlåtande och memorial:

nr 48, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående livränta till vissa personer; och

nr 51, angående överlämnande till lagutskott av två till statsutskottet hänvisade motioner.

Vad utskottet i dessa betänkanden hemställt bifölls.

Föredrogos ånyo första lagutskottets utlåtanden:

nr 23, i anledning av motion om ökat minoritetsskydd åt aktieägare i svenskt aktiebolag;

nr 24, i anledning av motioner om en översyn av bestämmelserna angående aktieemission; och

nr 25, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om utlämning till Danmark, Finland, Island eller Norge för verkställighet av beslut om vård eller behandling, m. m.

Vad utskottet i dessa utlåtanden hemställt bifölls.

Vid förnyad föredragning av allmänna beredningsutskottets utlåtande nr 19, i anledning av motioner om inrättande av toaletter på bussar och bussstationer m. m., bifölls vad utskottet i detta utlåtande hemställt.

På framställning av herr förste vice talmannen beslöts att handläggningen av återstående ärende å föredragningslistan skulle uppskjutas till ett annat sammanträde.

Anmälades och bordlades följande till kammaren överlämnade kungl. propositioner:

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.



**Interpellation ang. nattvardsgång inom svenska kyrkan i samverkan med frikyrkopastorer**

Herr NILSSON, NILS, (cp) erhöll på begäran ordet och anförde:

Herr talman! Den markerade gränskillnad som tidigare förefunnits mellan statskyrkan och de frikyrkliga samfundet har alltmer upphört att finnas till. Samhörigheten och gemenskapen har i stället vuxit sig starkare och former av gemensamma gudstjänster av olika slag förekommer. Detta är företeelser som bör hälsas med tillfredsställelse, då enighet även i dessa avseenden är enbart av godo.

I en tidningsnotis kunde man för kort tid sedan läsa att en kyrkoherde, vilken anordnat nattvardsgång och därvid assisterats av frikyrkopastorer, för detta anmälts för JO, enär åtgärden skulle stå i strid med en trehundra år gammal lag.

Det finns välgrundad anledning att ifrågasätta om så åldriga lagbestämmelser skall få vara hindrande för en i vår tid vällovlig utveckling inom kyrkans område, och man kan med fog ställa fråga om ej sådan lag bör avskaffas.

Med det anförda anhålles om kammarens tillstånd att till herr statsrådet och chefen för justitiedepartementet få ställa följande fråga:

Finns skäl för att lag inom kyrkans område, som uppenbart ej står i samklang med tidens ekumeniska tänkande, kvarstår i vår lagstiftning?

**Meddelande ang. enkel fråga**

På gjord proposition medgav kammaren, att ifrågavarande spörsmål finge framställas.

Anmälades och bordlades följande motioner:

nr 1100, av herr *Skagerlund*, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition nr 75, med förslag om den fortsatta regionalpolitiska stödverksamheten, m. m.; och

nr 1101, av herr *Högström m. fl.*, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition nr 84, angående transportstöd som regionalpolitiskt medel.

**Meddelande ang. enkel fråga**

Meddelades, att jämlikt § 20 i kammarens ordningsstadga följande enkla fråga denna dag framstälts av herr *Hübinette* (m) till herr statsrådet och chefen för inrikesdepartementet: "Har Herr Statsrådet för avsikt att, med hänsyn till de fall av narkotikabrott som förekommit bland amerikanska s. k. desertörer här i landet, ompröva den praxis som nu tillämpas vid beviljandet av uppehållstillstånd för dylika?"

Justerades protokollsutdrag för denna dag, varefter kammarens sammanträde avslutades kl. 17.42.

In fidem

*K.-G. Lindelöw*

*/Solweig Gemert*

### Fredagen den 10 april

Kammaren sammanträdde kl. 14.00.

Justerades protokollet för den 2 innevarande månad.

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.

Föredrogs och hänvisades till statsutskottet Kungl. Maj:ts proposition nr 31, angående regionmusik.

Föredrogs och hänvisades till lagutskottet Kungl. Maj:ts proposition nr 100, med förslag till lag om fortsatt giltighet av lagen (1952:98) med särskilda bestämmelser om tvångsmedel i vissa brottmål.

Föredrogs och hänvisades till statsutskottet Kungl. Maj:ts proposition nr 104, om vissa pensionsfrågor, m. m.

Föredrogs och hänvisades till statsutskottet motionerna nr 1100 och 1101.

Anmälades och bordlades följande till kammaren överlämnade kungl. propositioner:

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 försäljning av krononybyggen i särskilda fall, m. m.; och

nr 111, med förslag till lag om ändring i kommunalskattelagen (1928:370).

Anmälades och bordlades 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 offentlig handläggning i samarbetsnämnderna inom kommunblocken;

nr 24, i anledning av motioner om utredningsväsendet; samt

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 statsverkspropositionenu 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 om 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; samt

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; samt

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); samt

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 barntillägg till folkpension;

nr 23, i anledning av motion om pensionsrätt för hemmadöttrar med vård-uppgifter;

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; samt

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.; samt

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; samt

nr 15, i anledning av motioner om statligt kreditstöd till förvärv av familjeskogsbruk; ävensom

allmänna beredningsutskottets utlåtande nr 20, i anledning av motioner om förbud mot nytillverkning och försäljning av icke gångbara svenska mynt.

---

Anmäldes och bordlades en av herr *Åkerlund* avlämnad motion, nr 1102, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition nr 68, angående fortsatt valutareglering.

---

Justerades protokollsutdrag för denna dag, varefter kammarens sammanträde avslutades kl. 14.06.

In fidem

*Börje Langton*

*/Solveig Gemert*