

RIKSDAGENS PROTOKOLL



Nr 44

ANDRA KAMMAREN

1967

16—17 november

Debatter m. m.

Torsdagen den 16 november

	Sid.
Svar på frågor av:	
herr Lindberg (cp) ang. samhälleliga sysselsättningsfrämjande åtgärder inom Tornedalen.....	3
herr Björkman (h) ang. de ambuleraande skrivbyråernas verksamhet	3
herr Sjöholm (fp) ang. Nordiska rådets utredning om boxningens skadeverkningar.....	6
Svar på interpellationer av herrar Wiklund i Stockholm (fp) och Jansson (vpk) ang. skattemässiga åtgärder för att stimulera till övergång till svavelfattiga eldningsolja samt på fråga av herr Sjönell (cp) i samma ämne.....	7
Svar på frågor av:	
fru Heurlin (h) ang. filmgranskningsrådets ställningstagande till filmer med sexuell inriktning.....	18
herr Nordstrandh (h) ang. skolket i våra skolor.....	19
herr Nordstrandh (h) ang. översyn av det postgymnasiala utbildningssystemet.....	21
Svar på interpellationer av:	
herr Hermansson (vpk) ang. åtgärder för att säkra hög och full sysselsättning.....	21
herr Sundelin (s) ang. insyn i företag som åtnjuter lokaliseringsstöd, m. m., och herr Lorentzon (vpk) i samma ämne.....	32
Interpellationer av:	
herr Nilsson i Kristianstad (s) ang. åtgärder för att stimulera byggandet av billigare typer av enfamiljshus.....	50
herr Jönsson i Ingemarsgården (fp) ang. åtgärder för att avhjälpa läkarbristen i Norrland.....	51

	Sid.
Meddelande om enkla frågor av:	
fru Skantz (s) ang. utbildning av tandhygienister.....	52
herr Hyltander (fp) ang. ersättning av statsmedel för skador genom översvämningar.....	52
herr Sjöholm (fp) ang. jakt för nöjes skull.....	52

Fredagen den 17 november

Svar på interpellationer av herr Mellqvist (s) ang. tillämpningen av 1963 års trafikpolitiska beslut, herr Eliasson i Sundborn (cp) ang. planerad nedläggning av järnvägsstationer, herr Hamrin i Kalmar (fp) ang. principerna för nedläggning av järnvägslinjer och indrag- ning av järnvägsstationer, herr Lorentzon (vpk) ang. riktlinjerna för den statliga trafikpolitiken och herr Lundberg (s) ang. trafik- politiken samt på fråga av herr Petersson (h) ang. kommunika- tionerna inom glesbygderna	53
Svar på interpellationer av:	
herr Wikner (s) ang. lönsamheten inom de svagare skogsproduk- tionsområdena.....	93
herr Nilsson i Tvärälund (cp) ang. de statliga garantierna för lån till jord- och skogsbruksföretag.....	97
Meddelande om enkla frågor av:	
herr Karlsson i Huddinge (vpk) ang. ökat utrymme för allmänhe- ten vid vissa rättegångar.....	104
herr Hedin (h) ang. stödåtgärder för fiskare med anledning av för- bud mot försäljning av fisk från vissa områden.....	104

Torsdagen den 16 november

Kl. 14.00

Förhandlingarna vid detta sammanträde leddes av herr andre vice talmannen.

§ 1

Svar på fråga ang. samhällseliga sysselsättningsfrämjande åtgärder inom Tornedalen

Ordet lämnades på begäran till

Chefen för inrikesdepartementet, herr statsrådet JOHANSSON, som yttrade:

Herr talman! Herr Lindberg har frågat om jag är beredd att medverka till att Tornedalen i större utsträckning än hittills blir delaktig av de samhällseliga sysselsättningsfrämjande åtgärderna.

Jag har tolkat frågan från herr Lindberg så att den närmast avser beredskapsarbetena. Medel för dessa fördelas — med undantag för vissa husbyggnadsarbeten — av arbetsmarknadsstyrelsen på de olika länsarbetsnämnderna. På länsplanet är det länsarbetsnämnden som har att föreslå lämpliga objekt. Enligt min mening bör man inte ändra detta smidiga sätt att anpassa beredskapsarbetena till det skiftande lokala behovet av sådana arbeten.

Vidare anförde

Herr LINDBERG (cp):

Herr talman! Jag ber att få tacka inrikesministern för svaret på min fråga. Det är min strävan att formulera frågan så vitt som möjligt som gjort att jag preciserat den så litet som fallet är, men det finns fullt fog för inrikesministern att i sitt svar begränsa frågan som han gjort. Min strävan har heller inte varit att precisera vad det här gäller, utan det var mera tänkt som en

hälsning från en bygd som känner sig litet bortglömd.

Jag hade nyligen tillfälle att göra en resa i Tornedalen, och då bad man mig framföra de synpunkter som jag nu anför. Befolkningen i Tornedalen har i viss mån börjat förlora tron på möjligheterna att överleva ekonomiskt, och i den situationen vill man på något sätt göra sin stämna hörd. Därför har jag vid detta tillfälle velat lägga inrikesministern på hjärtat att, om han har möjligheter därtill, ägna uppmärksamhet åt den ganska vidsträckta landsdel som kallas Tornedalen.

Känslan av att vara bortglömd är en oerhörd belastning — även om den kanske inte är helt sakligt motiverad. Det är emellertid många omständigheter som bidrar till den utomordentligt svåra situationen där uppe i norr. Jag har också velat lägga saken på riksdagsledamöternas hjärtan. Vi som har vår sysselsättning tryggad får aldrig glömma att göra allt vad vi kan för dem som lever under så oerhört pressade förhållanden.

Jag ber att än en gång få tacka för svaret, som jag uppfattar som ganska välvilligt.

Härmed var överläggningen slutad.

§ 2

Svar på fråga ang. de ambulerande skrivbyråernas verksamhet

Ordet lämnades på begäran till

Chefen för inrikesdepartementet, herr statsrådet JOHANSSON, som yttrade:

Herr talman! Herr Björkman har frågat om förslag kommer att föreläggas

Svar på fråga ang. de ambulerande skrivbyråernas verksamhet

nästa års riksdag om sådan ändring i lagen om arbetsförmedling att de ambulerande skrivbyråerna kan fortsätta sin värdefulla serviceverksamhet utan att dömas till straff.

Utredningen om översyn av arbetsförmedlingslagen har avlämnat en promemoria om den ambulerande skrivbyråverksamheten i oktober 1966. Promemorian har remissbehandlats och överväganden i ämnet pågår nu inom inrikesdepartementet. Jag är ännu inte i tillfälle att uttala mig om när något förslag i anledning av promemorian kan komma att föreläggas riksdagen.

Vidare anförde:

Herr BJÖRKMAN (h):

Herr talman! Jag tackar statsrådet för svaret.

Jag har inte något särskilt otalt med inrikesministern, men jag tycker det är litet trist att statsrådet i dag gör mig lika besviken som förra torsdagen, när det gällde invandrarnas kulturella och religiösa frågor. Jag hade verkligen hoppats, herr inrikesminister, att svaret i dag skulle vara mera positivt än beskedet att »överväganden i ämnet pågår nu inom inrikesdepartementet» och att riksdagen kunde vänta ett förslag nästa år. Och det hoppas jag alltså, herr statsråd! Remisstiden utgick omkring den 1 februari i år, och det är angeläget att denna fråga löses så snabbt som möjligt.

Vi har haft ambulerande skrivbyråer i flera decennier utan att något ingripande mot dem skett, och de har inte vållat några olägenheter vare sig för kunder eller anställda. Först 1960 upptäckte man att byråernas verksamhet strider mot 1935 års lag om arbetsförmedling. Det första åtalet ledde till frikännande vid Stockholms rådhusrätt, men sedan blev det fällande dom både i Svea hovrätt och i högsta domstolen i december 1962. Då utmättes dagsböterna till 2×600 kronor för den skriv-

byrå som var aktuell. Senare har åtal medfört att innehavarna av fyra skrivbyråer dömts till dagsböter av Stockholms rådhusrätt sedan väl högsta domstolen hade fällt sin dom.

Högsta domstolens fällande dom föranledde motioner i riksdagen och utlåtande från andra lagutskottet, och så småningom skickades hela problemkomplexet till arbetsmarknadsutredningen. Inom den stora utredningen befann vi oss då i slutskedet av arbetet och ville inte försena utredningens slutförande. Utredningen låg sedan till grund för den proposition om arbetsmarknadspolitik som förelades förra årets riksdag; skulle vi ha väntat och tagit ställning även till frågan om skrivbyråerna hade vi kanske försenat den propositionen.

Jag hoppas att statsrådet delar min uppfattning att de nuvarande förhållandena är alldeles oefterrättliga. Jag skall bara nämna några få av de offentliga institutioner som har anlitat dessa skrivbyråer.

I toppen av den alfabetiska förteckning över kunder som jag har ligger arbetsmarknadsstyrelsen själv — den övervakande myndigheten, som i sin tur har inspirerat några av åtalen. Så följer en lång rad statliga styrelser: lantmäteristyrelsen, domänstyrelsen, fångvårdsstyrelsen, järnvägsstyrelsen, sjöfartsstyrelsen och vattenfallsstyrelsen samt andra styrelser som har anlitat dessa privata skrivbyråer. Det allra märkligaste är att kungl. justitiedepartementet, d. v. s. i detta fall justitieministern själv 1963 anlitade en av skrivbyråerna — just en av de skrivbyråer vilkas innehavare 1962 dömdes av högsta domstolen. Riksåklagarens kansli, åklagarmyndigheten i Stockholm samt rätts- och polisdirektionen därstädes har även anlitat de privata skrivbyråerna.

Vi befinner oss alltså i det läget, herr statsråd, att den högsta rättsvärdande myndigheten uppenbarligen funnit det

Svar på fråga ang. de ambulerande skrivbyråernas verksamhet

både praktiskt, tillförlitligt och enkelt att vända sig till en av dessa skrivbyråer när det blev en temporär arbetsbelastning. Justitieministern fann tydligen att denna verksamhet var förträfflig, trots att den hade kriminaliserats.

Även vi här i riksdagen, herr statsråd, har varit delaktiga i denna brottsliga trafik, eftersom riksdagen har anlitat en av de ambulerande skrivbyråer som kriminaliserades 1962.

På senare tid har det inte förekommit någon lagföring av innehavarna av skrivbyråerna — förmodligen i avvaktan på att lagstiftningen skulle ändras. Jag har läst den promemoria som inrikesministern omnämnde i sitt svar, och jag tycker att den är bra. Det är en klagörande framställning, och jag har läst den med stort intresse. Den har givit skrivbyråerna stöd i deras samhällsviktiga funktion. I promemorian har föreslagits att lagstiftningen skulle ändras. Det var detta jag hoppades att statsrådet skulle ha tagit fasta på efter det att remissmyndigheterna hade yttrat sig, så att vi kunde få ett förslag till nästa år. Med den bakgrund jag givit finner jag det absurt att en rad offentliga institutioner anlitar en verksamhet som är nyttig men kriminaliserad — och vi i riksdagen är som sagt delaktiga häri. Jag tycker att statsrådet borde se till att de som sysslar med denna fråga inom inrikesdepartementet får en proposition klar till vårriksdagen 1968.

Chefen för inrikesdepartementet, herr statsrådet JOHANSSON:

Herr talman! Det är riktigt som herr Björkman säger, att många använder sig av dessa skrivbyråers tjänster. Detta är förklarligt — det är mycket duktigt folk som är sysselsatt i denna verksamhet. Den omständigheten att justitieministern och justitiedepartementet åberopas i sammanhanget gör emellertid inte frågan mindre komplicerad när

vi nu skall försöka finna en ordning för verksamheten.

Jag har samma uppfattning som herr Björkman, att förhållandena inte är tillfredsställande. Detta är utgångspunkten också för vårt arbete. Men när herr Björkman säger att han för sin del funnit promemorian så utomordentlig — den gav egentligen en organisationslösning, menade herr Björkman — måste jag framhålla, att vi vid vårt studium av remissvaren funnit att flera av de remissinstanserna, däribland ett par av de stora arbetstagarorganisationerna, är mycket kritiska mot det förslag som föreligger.

Därför rymmer denna fråga om de ambulerande skrivbyråerna en rad principiella problem. Det gäller främst frågan om återverkningarna på tillämpningen av arbetsförmedlingslagen i övrigt liksom om eventuella ogynnsamma resultat för arbetsmarknadspolitikens effektivitet. Detta gör att skrivbyråfrågan inte kan ses bara som ett isolerat praktiskt problem.

Det innebär också att frågan är mycket komplicerad och att de överväganden som måste föregå ett ställningstagande blir tidskrävande. Jag vill för övrigt erinra om att samma utredning i maj i år avlämnat en andra promemoria om konsulter medverkan vid förmedling av arbetskraft. Även dessa förslag måste infogas inom de överväganden som pågår; det krävs enligt vår uppfattning en samordning.

Detta betyder emellertid inte, herr Björkman, att vi bara vilar på hanen och har stoppat detta ärende i en skrivbordslåda. Vi har tvärtom arbetat mycket med det, också i form av överläggningar med intresseorganisationer. En andra sådan överläggning kommer vi för övrigt att ha just i kväll. Jag hoppas att de alternativ som diskuteras skall vara sådana, att vi kan utarbeta ett förslag. Jag vill inte göra mig skyldig till ett löftesbrott genom att försäkra att det kommer ett förslag, men så

Svar på fråga ang. Nordiska rådets utredning om boxningens skadeverkningar

mycket vill jag säga att om det finns någon möjlighet att prestera ett förslag i form av en proposition kommer vi att göra det så skyndsamt som möjligt.

Herr BJÖRKMÄN (h):

Herr talman! Detta besked från statsrådet är jag mera nöjd med. Jag vill inte att inrikesministern skall bli beskylld för löftesbrott, och jag kan förstå att han är litet återhållsam när överväganden pågår i denna fråga.

Statsrådet har uppenbarligen läst några andra remissvar än dem som jag har tagit del av, ty dessa ansluter sig i allt väsentligt till utredningsmajoritetens förslag. Jag skall inte pröva kammarens tålmod med att återge en lång rad remissyrkanden som det skulle vara mycket frestande att läsa upp, men jag skall ta ett av dem som exempel: »Skrivbyråerna lämnar företag, offentliga myndigheter och enskilda personer en service — — — som är betydelsefull och inte möjlig att tillgodose på annat sätt. Det finns också anledning varna för en underskattning av verksamhetens omfattning. Enligt en 5 år gammal undersökning omfattade branschen 460 företag med en omsättning på 70 milj.»

Vi kan väl vara överens om, herr statsråd, att när det i arbetsmarknadsutredningen och arbetsmarknadsprognoser talas om den framtida, mycket stora bristen på arbetskraft, bör man också ha frågan om skrivbyråerna i tankarna. Detta system passar alldeles förträffligt för ett mycket stort antal kvinnor — framför allt sådana som har barn men också många andra, gifta och barnlösa eller ogifta — som tycker att det är utomordentligt att de kan utnyttja sina goda kvalifikationer som stenografer och maskinskriverskor och som vill ha en kortare anställning utan långtidsbindning vid en bestämd arbetsplats.

Jag kan ändå, herr statsråd, inte underlåta att återge ett litet stycke ur statskontorets remissvar, som är mycket intressant. Statskontoret anför: »Inom

näringslivet kan iakttas en klar tendens till ökade behov av att låta uppgifter som kräver insatser av specialiserad och tillfällig natur ombesörjas av särskilda serviceföretag. Den ambulande skrivbyråverksamheten kan i stor utsträckning hänföras dit. Den allmänna knapphet på arbetskraft, som förutses för avsevärd tid framåt, torde öka behovet av sådana servicefunktioner. Härigenom kan bättre utnyttjande av tillgängliga specialister och tillvaratagande av alla slag av arbetskraftsbehov av den ambulande skrivbyråverksamheten tillgodoses.»

Statskontoret ställer sig uppenbarligen klart positivt till majoritetens förslag. Jag vet att det finns två reservanter, det skall jag inte förtiga. Med det väldiga, varma intresse för näringslivets rationalisering som regeringen har ådagalagt, framför allt i år, borde den emellertid vara särskilt lyhörd när det gäller att bringa nuvarande orimliga förhållanden ur världen.

Härmed var överläggningen slutad.

§ 3

Herr andre vice talmannen meddelade att de svar, som chefen för ecklesiastikdepartementet, herr statsrådet Palme, enligt föredragningslistan nu skulle lämna på frågor av fru Heurlin och herr Nordstrandh, komme att — på grund av att statsrådet Palme syntes ha blivit förhindrad att närvara — lämnas vid ett senare tillfälle.

§ 4

Svar på fråga ang. Nordiska rådets utredning om boxningens skadeverkningar

Ordet lämnades på begäran till

Chefen för socialdepartementet, herr statsrådet ASPLING, som yttrade:

Herr talman! Herr Sjöholm har frågat vart Nordiska rådets utredning om

Svar på interpellationer och fråga ang. skattemässiga åtgärder för att stimulera till övergång till svavelfattiga eldningsolja

boxningens skadeverkningar tagit vägen.

Danmark är koordinerande land för denna utredning. Det danska inrikesministeriet har i dagarna meddelat att utredningen avslutat sitt arbete och att dess betänkande nu skall tryckas och ges ut i Nordisk utredningsserie.

Vidare anförde

Herr SJÖHOLM (fp):

Herr talman! Jag tackar för det glädjande besked som socialministern lämnade. Det finns ingenting annat att tillägga än att jag — och säkerligen också många med mig — med stort intresse och icke utan en viss spänning avvaktar vad utredningens betänkande kan komma att innehålla.

Härmed var överläggningen slutad.

§ 5

Justerades protokollen för den 8 innevarande november.

§ 6

Svar på interpellationer och fråga ang. skattemässiga åtgärder för att stimulera till övergång till svavelfattiga eldningsolja

Ordet lämnades på begäran till

Chefen för finansdepartementet, herr statsrådet STRÅNG, som yttrade:

Herr talman! Frågan om åtgärder för ökad användning av mindre luftförorenande eldningsolja har berörts i två interpellationer och en enkel fråga till mig. Herr Wiklund i Stockholm frågar i en interpellation om jag vill på skattepolitisk väg främja användning av eldningsolja I. Herr Jansson interpellerar om jag av samma skäl vill föreslå en ändring av skattesatserna för eldningsolja utan att bostadskonsumenter be-

tungas. Herr Sjönell frågar om jag avser att föreslå sådana skatteändringar, som främjar övergång till mindre luftförorenande eldningsolja.

De ökade luftföroreningarna är ett ytterst allvarligt problem, som kräver sin lösning. Frågeställarna har framfört tanken att genom skattemässiga åtgärder medverka till en lösning av detta problem på ett speciellt område. Vad som härvid ifrågasatts är att genom ändringar av skattesatserna för energiskatten på eldningsolja nå en priseffekt, som stimulerar en övergång till de mindre luftförorenande tunna oljorna. En sådan åtgärd är emellertid inte så enkel som den kan tyckas vara.

Vad det här ytterst gäller är om den indirekta beskattningen skall användas som ett instrument för att dirigera konsumtionen i viss riktning. På vissa områden har vi ett sådant syfte med beskattningen, t. ex. i fråga om beskattningen av alkoholhaltiga drycker. Den generella indirekta beskattningen och energiskatten, som får ses som ett komplement till denna, har man velat hålla i princip neutral. Skall man gå ifrån den principen måste man göra klart för sig vilka konsekvenser detta medför. Under den givna förutsättningen att skatteinkomsterna blir oförändrade får en omläggning av energiskatten till förmån för den tunna och renare oljan en kostnadsfördyrande verkan för bl. a. vissa svenska industrier och större värmeförbrukare, medan andra kan få sänkta kostnader. Effekten kan i vissa fall bli högst kännbar med hänsyn till gjorda investeringar, vilket visar att frågan måste närmare övervägas och utredas. Även om konsumtionens inriktning i viss utsträckning kan påverkas i gynnsam riktning, är det dock högst tveksamt om man kan nå någon slutlig lösning av det här aktuella problemet enbart genom en ändrad beskattning av eldningsoljorna. Skulle man slopa skatten på den tunna oljan

Svar på interpellationer och fråga ang. skattemässiga åtgärder för att stimulera till övergång till svavelfattiga eldningsoljor

helt och kompensera skattebortfallet härav genom en höjd beskattning av de tjocka oljorna, kan det likväl komma att kvarstå en kostnadsskillnad till de tjocka oljornas förmån.

Jag är därför inte beredd att nu föreslå sådana åtgärder, som frågeställarna efterlyst. Det kan dock finnas anledning att ändra ifrågavarande skattesatser, och jag har för avsikt att förutsättningslöst utreda frågan om energibesparingen.

Vissa positiva resultat i fråga om luftföroreningarna kan emellertid vinnas omedelbart genom övergång till tunn olja för uppvärmning av bostads- och kontorsfastigheter. Regeringen beslöt den 6 september i år att sådan olja skall användas för statens fastigheter i Stockholm. Jag hoppas att kommunala och privata fastighetsägare skall följa detta exempel. De konsekvenser detta kan få på hyrorna eller de kommunala utgiftsstaterna bör vara överkomliga med hänsyn till de värden, som kan tänkas stå på spel.

Vidare anförde:

Herr WIKLUND i Stockholm (fp):

Herr talman! Sedan jag framställde min interpellation har 1964 års naturresursutredning avgivit två betänkan- den om miljövårdsforskning. I det ena av dessa betänkan- den (del II: Organisation och resurser, sid. 27) uttalar utredningen följande:

»I samhällsdebatten har ordet miljö ofta använts med hänsyftning på de sociala relationerna. Vi har skapat ett samhälle med en trygg social miljö. Framför oss ligger nu uppgiften att skapa en omgivande biologisk miljö, som ger samma mått av trygghet. Den sociala miljön grundades på principen om vissa elementära, mänskliga rättigheter såsom andel i det ekonomiska och kulturella framåtskridandet, tillgång till undervisning och möjlighet till vård, hjälp

och rättsligt skydd. Utformningen av den yttre miljön måste likaledes baseras på vissa rättigheter, inte minst individens rätt till en livsvänlig omgivning med tillgång till frisk luft, rent vatten och icke förorenad föda. Det är samhällets plikt att bevaka samtliga dessa individens rättigheter.»

Det är alltså samhällets plikt att bevaka samtliga dessa individens rättigheter, i varje fall enligt denna utrednings mening. Bejaktar man denna princip måste man även ta ställning till faran av luftföroreningar. Finansministerns svar på min interpellation, för vilket jag först nu ber att få tacka, tycks endast föga påverkat av det synsätt som präglar miljövårdsforskarna.

Det framhålles visserligen att luftföroreningarna är ett ytterst allvarligt problem, som kräver sin lösning. Men i sista satsen av svaret förefaller det t. o. m. som om finansministern tvekade inför frågan om förefintligheten av luftföroreningarna. Han resonerar nämligen där om att ökade kostnader för frivillig övergång till svavelfattigare eldningsoljor kan vara överkomliga med hänsyn till de värden som »kan tänkas stå på spel».

Råder det alltså ännu på regeringshåll tvivel om att värden, t. o. m. stora värden står på spel på grund av luftföroreningarna? Inte bara materiella ting hotas nu, utan det är framför allt levande varelser som är i fara. Den formulering jag syftar på har kanske kommit till i hastigheten — vad vet jag? Den skall kanske inte läsas såsom innebärande en tveksam inställning till bärigheten i de många vetenskapliga beskederna om luftföroreningarnas skadlighet som vi fått på den senaste tiden.

En sådan inställning överensstämmer i varje fall inte med statsministerns tal i Halmstad nyligen om att krafttag nu skall tas mot miljöhoten, som artar sig till att bli en av 1970-talets verkligt stora samhällsfrågor även politiskt. Ett

Svar på interpellationer och fråga ang. skattemässiga åtgärder för att stimulera till övergång till svavelfattiga eldningsoljor

av de viktigaste av dessa hot är förbränningsoljaernas avgaser, främst svavel-dioxiden i dessa oljor. Det gäller avgaser från bilar, uppvärmningsanordningar i bostadshusen och i industrierna.

Enligt mätningar i Stockholm är luften i denna stad upp till 300 procent mer hälsovadlig än som är tillåtet. Det är för övrigt vid denna tid på året som förhållandena är värst, och de tycks försämrats ytterligare. Enligt naturresursutredningarna dominerar *olja* bland de använda bränslena. Förbrukningen av olja för lokaluppvärmning beräknas komma att bli nära fördubblad under perioden 1963—1970 om inga motåtgärder vidtas. Chocken efter avslöjandena nyligen, att det regnar tonvis med svavelsyra över landet, att fisken dör och grödorna skadas genom giftigt regn, borde göra det naturligt att snara åtgärder vidtas eller åtminstone försöks på bredast möjliga front för att komma till rätta med svavelhotet. År 1963 släppte enbart industrin ut 200 000 ton svaveldioxid enligt en uppgift som lämnas i ett av miljövårdsbetänkandena.

Vi har för vår del nu aktualiserat en väg — låt vara endast *en* väg — som f. ö. bara kan leda till vissa begränsade resultat i arbetet på att få till stånd en renare luft: skattemässiga åtgärder för att dirigera oljekonsumtionen från olja med hög svavelhalt till svavelfattigare olja. Det kan uttryckas så, som man på sina håll gör, att det gäller en miljövårdsavgift på användning av de tunga eldningsolja, som har en hög svavelhalt och ger högre luftförorening än lättolja. Men en verklig lösning av luftföroreningsproblemen kräver givetvis ett mycket större, mera differentierat och långsiktigt grepp som vi inte kan närmare diskutera här.

Skattemässiga åtgärder för att tränga tillbaka svavelnedsmutsningen av luften löser inte problemen men kan dock med

relativt snar verkan, enligt min mening i varje fall, minska det lönande i att elda med svavelrika oljor. Man kan och bör göra detta i avvaktan på att man med olika andra tänkbara medel kan stimulera till övergång till användning av andra energiformer, främst elkraft och atomkraft.

Mot skattemässiga åtgärder för att styra över konsumtionen från svavelrika eldningsolja till de mera svavelfattiga tunnolja, som är högre beskattade än tungolja, ställer nu finansministern dels en viss skatteprincip, dels möjligheter till frivilliga åtgärder för en övergång till tunnolja.

För att ta det sista först, så tog Stockholms stads myndigheter genom hälsovårdsnämnden upp den frågan redan i juni månad och möttes då av positivt gensvar från berörda parter. Vi har nu fått besked att enligt ett regeringsbeslut av den 6 september skall tunnolja användas i statens fastigheter i Stockholm. Men, herr talman, hur är det i de övriga tätorterna med statliga fastigheter? Den till Stockholm begränsade åtgärden kan väl knappast för Stockholms vidkommande ge den effekt finansministern hoppats på, eftersom ju de kommunala myndigheterna redan gjort åtskilligt för att på frivillighetens väg nå resultat. Och sådana har också nåtts. Men det är emellertid klart att det är värdefullt även med den statliga åtgärd som finansministern här nämnde.

Hälsovårdsnämnden i Stockholm har likväl — alltså trots åtgärderna för att komma fram på frivillighetens väg — ansett att här behövs en skatteändring med samma syfte som frågeställarna är ute efter, nämligen att tränga tillbaka de skadligaste oljesorternas användning för uppvärmningsändamål, och har vänt sig till finansministern i detta syfte.

Nu säger finansministern ungefär det, att tunnolja ger större energiutbyte och har därför ansetts böra beskattas hög-

Svar på interpellationer och fråga ang. skattemässiga åtgärder för att stimulera till övergång till svavelfattiga eldningsoljor

re, eftersom man bundit sig för principen om beskattningens neutralitet gentemot olika slags bränsle. Med tillämpning av den principen kommer man alltså inte att ta hänsyn till behovet av en även av folkhygieniska, och jag tvekar inte att säga samhällsekonomiska, hänsyn bestämd styrning av oljekonsumtionen för uppvärmningsändamål. Men den principen, herr talman, tog man ju fasta på och band sig för så länge sedan som 1957, då problemen om luftföroreningarna inte var lika aktuella som nu. Är inte svavelföroreningarna nu tillräckligt allvarliga för att man skall ha anledning att frångå denna princip?

Denna princip ger ett intryck av ett slags hög objektivitet, men i verkligheten är det en skatteprincip med en, sakligt sett mot bakgrunden av nuvarande luftföroreningssituationen, alltför snäv motivering. Den är för övrigt, som finansministern själv påpekade, genombruten på många områden inom den indirekta beskattningen, där man mer eller mindre åberopar styrningssyfte bland beskattningsmotiven.

Finansministern är emellertid inte helt negativ till skattemässiga åtgärder på det nu aktuella området. I svaret säges att frågan måste närmare övervägas och utredas. Javisst, jag tycker det är självklart att så måste ske, men detta kan ju ske mer eller mindre snabbt, beroende på hur angelägen frågan bedöms vara. Lite längre ned i svaret säger finansministern att han inte är beredd att föreslå sådana åtgärder som frågeställarna efterlyst. Jag för min del har bara pekat på den uppenbara möjligheten att använda skatteinstrumentet till en konsumtionsstyrning i detta fall, men jag har egentligen inte sagt något om *hur* detta närmare skall ske. På denna punkt får en utredning givetvis ge svar.

När finansministern säger att en skatteomläggning här kan få ogynnsamma

konsekvenser för vissa industrier — i första hand förmodar jag att det rör sig om sådana industrier som konsumerar tjockolja — så vill jag fråga: Har dessa industrier, inför det växande miljöhotet genom luftföroreningen med hälsorisker och andra skador i släptåget t.o.m. för den egna industrins personal, tillfrågats om de vill medverka till en konsumtionsomläggning på frivillighetens väg?

När finansministern nu först säger nej till skattemässiga åtgärder och sedan i följande mening likväl tillägger, att det dock kan finnas anledning att ändra ifrågakarande skattesatser, så tycks mig den senare satsen på något sätt slå ihjäl den förra. Jag skulle mycket uppskatta om finansministern ville klargöra det här sammanhanget. Är det i samband med den aviserade utredningen om energibeskattningen som en ändring av de här skattesatserna trots allt skulle kunna tas upp eller kan det ske separat? Blir energiskatteutredningen en större och mycket tidskrävande utredning, så har man — vi här i kammaren och den miljöhotade svenska allmänheten — i det förstnämnda fallet anledning att se pessimistiskt på saken. Jag hoppas ju för min del att det går och att det i lagens läge även anses finnas anledning att ta upp frågan till en snabbutredning separat och icke tillsammans med en större utredning om energibeskattningen.

Herr JANSSON (vpk):

Herr talman! Jag vill först tacka finansministern för svaret. I svaret erinrar statsrådet om beslutet att övergå till svavelfattiga oljor vid statens fastigheter i Stockholm och uttrycker förhoppningen om »att kommunala och privata fastighetsägare skall följa detta exempel». »De konsekvenser detta kan få för hyrorna eller på de kommunala utgiftsstaterna bör vara överkomliga med hän-

Svar på interpellationer och fråga ang. skattemässiga åtgärder för att stimulera till övergång till svavelfattiga eldningsolja

syn till de värden som kan tänkas stå på spel», säger finansministern.

Hela frågan måste bedömas utifrån de sista orden i svaret: »hänsyn till de värden, som kan tänkas stå på spel».

Jag kan instämma i herr Wiklunds i Stockholm anförande när han påtalar att finansministern varit utomordentligt försiktig när det gäller att fastställa just dessa värden, d. v. s. luftföreningens faror, vilket kan vara förvånande. Men den mening jag citerade, kan måhända tolkas så, att vi har en gemensam utgångspunkt för vårt meningsutbyte, nämligen att luftföreningarna utgör en stor fara för människor och djur; att den utgör en stor fara för växter och materiell egendom, även om luftföreningens omfattning, långtidseffekter och kombinationsverkningar inte kan anses vara helt klarlagda.

Stockholm och övriga storstäder är — det är ingen nyhet — särskilt utsatta. I Stockholm har sedan 1962 förekommit kontinuerliga mätningar avseende förekomsten av sot samt gaser i form av svavel och kväve. Utvecklingen har under de senaste åren blivit alltmer alarmerande. Under åren 1965—1967 har vid temperatur under 0 grader, luftvårdsnämndens riktvärden beträffande svaveldioxid ofta överskridits. Under den kalla månaden februari 1966 uppgick värdena till 2 å 3 gånger luftvårdsnämndens riktvärden. Eftersom dessa riktvärden bygger på medicinska bedömningar, får det anses klarlagt, att stockholmsluften vintertid medför allvarliga risker ur hälsosynpunkt.

De senaste undersökningarna, som delvis redovisades i pressen i går, är mycket nedstämmande. De visar att vi redan nu, i november månad, börjar nå de värden vi hade i februari 1966.

Läget på andra håll i landet skall jag inte gå in på. Om jag gjorde det, skulle det endast utgöra ytterligare material för den slutsats jag vill komma fram till.

Jag har — liksom, förmodar jag, även

finansministern — med stort intresse och noggrannhet studerat Ingenjörsvetenskapsakademiens årsrapport, där det bl. a. påvisas att det i Sverige vräks ut en miljon ton svavelsyra per år, men att åtskilligt av detta kommer in över Sverige från utlandet med väst- och sydvästvindarna.

Den slutsats jag vill komma fram till är att luftföreningen i Sverige nu har nått den gräns där extraordinära åtgärder måste sättas in. Det behövs ett samlat grepp, men eftersom vi inte har någon särskild minister för miljöfrågor, utan dessa handhas av så gott som varje regeringsmedlem, kan man inte begära att finansministern skall medverka på alla områden, och det är därför som just den här speciella frågan har tagits upp.

Jag vill uttrycka min personliga mening så här: Slopa skatten helt på eldningsolja i skatteklass I och höj eventuellt energiskatten i skatteklass II! Jag vill erinra om, att när de nuvarande skattesatserna fastställdes, så ville man av nationalekonomiska skäl stimulera till användning av tunga oljor. Jag tror att det är ett riktigt påstående, och om det inte är riktigt, så kan finansministern rätta till det. Om det emellertid är riktigt, bör den ökade insikten om miljöfrågornas betydelse nu motivera att frågan om skatteavvägningen verkligen bör tas upp till prövning.

Finansministern medger i sitt svar att konsumtionens inriktning i viss utsträckning kan påverkas i gynnsam riktning, men han påpekar samtidigt att det är »högst tveksamt om man kan nå någon slutlig lösning av det aktuella problemet enbart genom ändrad beskattning av eldningsoljorna». Till detta är bara att säga att någon slutlig lösning givetvis inte kan uppnås på denna väg. En mängd åtgärder måste till utöver dem som jag och några andra kammarledamöter nu efterlyst. Ändrad beskattning är bara en åtgärd, men en viktig

Svar på interpellationer och fråga ang. skattemässiga åtgärder för att stimulera till övergång till svavelfattiga eldningsoljor

sådan, och det är framför allt på det området som finansministern omedelbart kan medverka till en förbättring av situationen.

Den slutliga lösningen, som inte är sökt i de aktuella interpellationerna, ligger säkert i nya uppvärmningsmetoder, framför allt i utnyttjande av atomkraften.

Finansministern lovar att förutsättningslöst utreda frågan om energibeskattningen. Det kan vara av intresse i och för sig, men dels kan detta ta tid och dels är det ju osäkert vad utredningen kommer fram till. Jag vill ge finansministern det rådet — jag hoppas att det inte låter förmätet — att i avvaktn på denna utrednings resultat ändra skatten på eldningsoljorna. Om detta inte sker, kan jag för min del inte se någon annan utväg än en lagstiftning som förbjuder användning av tjockoljor. Den frågan sorterar ju inte omedelbart under finansministern, men eftersom han i hög grad är representativ för hela regeringen, kanske man ändå kan föra fram den synpunkten i det här sammanhanget.

En fördel med att släppa skatten på de svavelfattiga oljorna är det förhållandet, som var antytt i min interpellation, att då skulle en övergång till de svavelfattiga oljorna inte drabba bostadskonsumenter. Med dagens priser utgör den svavelrika oljan cirka 9 procent på grundhyran, medan den svavelfattiga oljan gör 12 procent. För industriernas del är det lättare att godkänna en övergång genom lagstiftning, enligt min mening. De har råd på ett annat sätt, och där går det inte ut direkt över bostadskonsumenter. Svavelhalten i tjockoljorna överstiger ofta 2,5 procent, medan tunnare olja uppvisar 0,5 procent och lägre.

Får jag erinra om att det förväntas att man i Förenta staterna och Japan nu ganska snart kommer att fatta beslut i de här frågorna. Enligt vad Ingeniörs-

vetenskapsakademien säger, kommer högsta tillåtna svavelhalt där att bli väsentligt lägre än den svavelhalt som vi tillåter här i Sverige.

Herr talman! Jag vill med detta på nytt ha efterlyst, utöver vad som redan är sagt, om inte finansministern genom ändrad beskattning vill ge ett bidrag till att rädda miljön från fortsatt förstörelse.

Herr SJÖNELL (cp):

Herr talman! Jag ber att få framföra mitt tack till finansministern för hans svar på min enkla fråga.

Av svaret framgår att finansministern är fullt medveten om det mycket allvarliga problem som de tilltagande luftföroreningarna medför och att detta problem kräver sin lösning. Jag skulle vilja understryka att problemet är så allvarligt, att effektiva åtgärder mot luftföroreningarna måste vidtagas alldeles omgående.

Statens luftvårdsnämnd har utgivit rekommendationer rörande riktvärden för svaveldioxid i utomhusluft och samtidigt rekommenderat, att ifrågavarande riktvärde för dygnsmedelvärdet icke får överskridas mer än en gång per månad. Mätningar som har utförts här i Stockholm — den tätort i landet som torde vara mest utsatt för hot mot innevanarnas hälsa på grund av svavelföroreningarna i luften — visar att under månaderna december 1966—april 1967 överskreds de av statens luftvårdsnämnd rekommenderade riktvärdena icke mindre än 25 gånger. Det är sålunda fem gånger så många överskridanden av de rekommenderade riktvärdena som enligt luftvårdsnämnden kan anses tolerabelt, trots att vinterperioden 1966—1967 får anses ha varit mycket blid. Det senare förhållandet medför att svavelföroreningarna relativt sett minskar i förhållande till en kall vinter, då fastighetsuppvärmningen kräver större oljekvantiteter. Som jag nyss påpekat var

Svar på interpellationer och fråga ang. skattemässiga åtgärder för att stimulera till övergång till svavelfattiga eldningsoljor

vintern 1966—1967 mycket blid, men trots detta överskreds vid olika tillfällen riktvärdena med ända upp till 200 å 300 procent. Över huvud taget visar de mätningar beträffande stockholmsluftens föroreningsgrad, som pågått under den senaste femårsperioden, så farliga värden, att, som jag inledningsvis framhöll, alla tänkbara åtgärder måste sättas in för att stoppa ytterligare försämring av luften och få den så ren och godtagbar ur hälsosynpunkt som möjligt. Detta gäller givetvis icke bara Stockholm, där luften kanske är mest förorenad, utan alla tätortscentra som dras med liknande luftföroreningsproblem.

En åtgärd och säkerligen en av de effektivare i syfte att få bättre förhållanden till stånd, eller snarare bättre luft, är att använda beskattningsinstrumentet för att dirigera om användningen av oljor från svavelrika till svavelfattiga. Mot ett användande av skatteinstrumentet i sådant syfte talar enligt finansministern den principen att man velat hålla den generella indirekta beskattningen, till vilken energiskatten räknas, neutral. Men han påpekar också att man på vissa områden frångått denna princip och att vi ibland använder den indirekta beskattningen som ett instrument för att dirigera konsumtionen i en viss riktning. Som exempel härpå nämns beskattningen av alkoholhaltiga drycker. Och, herr talman, om det gäller att påvisa motiv som är så starka att principen om den generella indirekta beskattningens neutralitet bör brytas, kan, såvitt jag förstår, knappast något starkare motiv framletas än omsorgen om medborgarnas hälsa och välbefinnande. Trots detta utomordentligt starka motiv är finansministern icke beredd att nu föreslå sådan omläggning av beskattningen som främjar övergång till mindre luftförorenande oljor, vilket är att djupt beklaga. Skälet härtill synes främst vara att en omläggning av skat-

ten till förmån för tunnare och renare eldningsoljor skulle få kostnadsfördrande effekt för vissa avnämare av tjockoljor. Enligt min mening måste en sådan konsekvens tolereras, eftersom åtgärder i syfte att förbättra betingelserna för människornas hälsa knappast kan bli för dyrbara. Vi har helt enkelt inte råd med en alltmer förorenad luft, men borde ha råd att söka åstadkomma en renare.

Finansministern påpekar också, att även om skatten på den tunna och svavelfattiga eldningsoljan slopas helt och skattebortfallet kompenseras genom en höjd beskattning av de tjocka oljorna kan ändå en kostnadsskillnad komma att kvarstå till den tjocka oljans favor. Detta är säkerligen riktigt med nuvarande prisrelationer, men en skatteomfördelning av här antydd art parad med en intensiv information om de svavelrika oljornas hälsofarlighet skulle utan tvivel leda till en kraftig stimulans mot en allmän användning av tunna och svavelfattiga eldningsoljor.

Som jag tidigare noterat är finansministern fullt medveten om att luftföroreningarna är ett ytterst allvarligt problem, som på något sätt måste lösas. Trots att han inte vill vidta några åtgärder nu säger han att det dock kan finnas anledning att ändra skattesatserna på eldningsoljor och finansministern ämnar förutsättningslöst utreda frågan om energibeskattningen. Det är att hoppas att om och när skattesatserna ändras detta dels sker snabbt och dels sker på sådant sätt att en övergång till svavelfattiga eldningsoljor kraftigt stimuleras.

Slutligen vill jag livligt instämma i finansministerns förhoppning att kommunala och privata fastighetsägare skall ta intryck av de statliga och kommunala fastighetsägarnas åtgärd att här i Stockholm övergå till användning av svavelfattig tunnolja. Jag tror dock inte på någon snar övergång i det fallet. Där-

Svar på interpellationer och fråga ang. skattemässiga åtgärder för att stimulera till övergång till svavelfattiga eldningsoljor

till krävs kraftigt stimulerande åtgärder, exempelvis en omfördelning av skattetrycket på eldningsoljorna och, som en sista utväg om ingenting annat hjälper, tvångsåtgärder.

Fru SUNDBERG (h):

Herr talman! Efter att ha läst finansministerns interpellationssvar vill jag säga några ord.

Finansministerns synpunkter på i vad avseende den indirekta skatten skall dirigera konsumtionen i viss riktning är mycket intressanta. Men jag kunde inte undgå att notera att finansministern nickade, när herr Jansson sade att det redan nu finns en sådan form av dirigering, nämligen den lägre beskattningen på de mera svavelhaltiga oljorna.

I finansministerns svar står det: »Skulle man slopa skatten på den tunna oljan helt och kompensera skattebortfallet härav genom en höjd beskattning av de tjocka oljorna kan det likväl komma att kvarstå en kostnadsskillnad till de tjocka oljornas favör.»

Jag vill inte påstå att finansministern vill lägga en förhoppning däri, men eftersom finansministern är road av siffror — och det är jag också — har jag använt multiplikation och division på de uppgifter som lämnats av naturresursutredningen. Av dessa uppgifter framgår klart att vi 1963 gjorde av med $4\frac{1}{4}$ miljoner kbm lätt eldningsolja och nära $2\frac{1}{2}$ miljoner kbm av de mera svavelhaltiga oljorna. Skatten är i det ena fallet, enligt uppgifter som jag fått av Esso, 25 kr. och i andra fallet 16 kr. per kbm. Man kan lätt räkna ut att ett borttagande av skatten på eldningsolja I, där inkomsterna ligger på ungefär 100 miljoner kronor, och ett överflyttande av dessa inkomster till de mera svavelhaltiga oljorna, där skatteinkomsterna ligger på ungefär 40 miljoner kronor, på intet sätt skulle medföra någon favör för de tjocka oljorna.

Enligt min mening saknar finansministerns antagande matematisk underbyggnad. Naturligtvis kan man säga som finansministern i svaret, att detta inte är någon lätt fråga, eftersom en ökad skattebelastning med all säkerhet kommer att ändra konsumtionen mot eldningsolja I, och i så fall blir de totala skatteinkomsterna lägre. Konsumtionen flyttas ju då över.

Som redan sagts utgör luftföroreningarna ett allvarligt problem. De svavelhaltiga oljorna svarar i dag för en tredjedel av oljeförbrukningen men för tre fjärdedelar av svaveldioxidhalten. Det är den situation som vi upplever i dag. Men verkligt skrämmande ter sig situationen när man i naturresursutredningens betänkande läser om vilken ökad användning oljan kommer att få för uppvärmning. Enbart för uppvärmning av lokaler räknar man med en fördubbling av oljeåtgången fram till 1975. Och den ökningen, herr talman, kommer med största sannolikhet att huvudsakligen ligga på eldningsoljorna III, IV och V.

Vidare är situationen i dag den att investeringskostnaderna för oljeaggregaten är större när man investerar för användning av den olja som konsumtionsmässigt ställer sig billigare. Det är alltså fråga om att industrin och näringslivet, som använder den mera svavelhaltiga oljan, gör en större investering för att hålla de löpande kostnaderna nere.

När finansministern förklarar att han i och för sig inte ställer sig helt avvissande vill jag dra parallellen med omläggningen till högertrafik. Den omläggningen hade blivit billigare om vi gjort den tio år tidigare. Det har sagts förut att det brådskar när det gäller luftföroreningarna. Ja, det brådskar i högsta grad även från ekonomisk utgångspunkt. Siffrorna visar på en fördubbling av oljeåtgången för uppvärmningsändamål, och den övervägande delen av

Svar på interpellationer och fråga ang. skattemässiga åtgärder för att stimulera till övergång till svavelfattiga eldningsolja

ökningen ligger på svavelhaltig olja. Därför kommer kurvan för luftföroreningar att se ut ungefär på samma sätt som kurvan för trafikintensitetens ökning. Vi blev tvungna att gå över till högertrafik.

Jag skulle vilja fråga om inte finansministern på basis av de prognoser, som framlagts inom naturresursutredningen, är på det klara med att vi förr eller senare — genom lagstiftning eller genom en ändring av beskattningen — måste övergå till användning av den mindre svavelhaltiga oljan. För industrin blir det i så fall fråga om en merkostnad, men vi får i sammanhanget inte bortse från den merkostnad som uppkommer genom dyrbara investeringar som får lov att göras på grund av bl. a. korrosion. Och dessa investeringar kan visa sig helt värdelösa ifall vi om tio år — enligt vad naturresursutredningen uttalat — ändå får en dirigerad till mindre svavelhaltig olja.

Herr NORRBY (fp):

Herr talman! De två allt annat över-skuggande politiska frågorna i framtidsperspektivet är u-hjälpen och miljövården. Symtomatiskt är att provies lägger tonvikten vid dessa frågor i sin vildvuxna agitation. Finansministern är inte någon provie — framgår det inte på annat sätt så märks det när man tar del av hans uppfattning i dessa två framtidsfrågor.

När nu frågan ställts, om finansministern är beredd att använda skattepolitiken som ett miljöpolitiskt instrument, har svaret blivit minst sagt svävande. Det är en skön blandning av nej och ja och kanske samt hänvisningar till diverse principer, väl så diffusa. Låt mig kommentera några punkter i det av finansministern lämnade interpellationssvaret.

Finansministern säger att den indirekta beskattningen på vissa områden har en konsumtionsdirigerande effekt.

Jag skulle vilja ändra detta och säga att på *många* områden förekommer en konsumtionsdirigerad. Inte bara alkoholhaltiga drycker kan anföras som exempel — skatten på tobak, den särskilda varuskatten på kemisk-tekniska preparat, bilaccisen och inte minst drivmedelsbeskattningen hör också till bilden.

Vad den sistnämnda beskattningen beträffar är det intressant att den begränsar konsumtionen av miljöförstörande produkter, exempelvis den blyhaltiga bensinen. Man har alltså — kanske omedvetet — redan infört en miljöstyrning av skattepolitisk art. Det betyder att den återopade neutralitetsprincipen när det gäller indirekt beskattning inte är så mycket värd längre. Och är en sådan princip, om den nu existerar, så helig, att det inte skulle gå att undersöka om den verkligen har ett berättigande? Skulle man exempelvis inte kunna arbeta med en samhälls-ekonomisk optimering i stället för med en tvivelaktig neutralitetsprincip i fråga om den indirekta beskattningen?

Vidare talar finansministern om den kostnadsfördyrande verkan som en ändrad beskattning av eldningsoljorna skulle kunna få. Jag ställer då frågan: Varför tänkte man inte på det när energiskatten infördes? I dag vet vi att kostnadsproblematiken i svenskt näringsliv är väsentlig.

Av svaret får vi också veta att det är tveksamt huruvida någon slutgiltig lösning av de aktuella luftföroreningsproblemen kan nås genom en skattemässig favorisering av vissa slags oljor. I denna kommentar ligger något litet av talesättet »Det bästa är det godas fiende». Här måste man improvisera åtgärder, kanske göra saker och ting snabbare än man normalt vill göra.

Sedan följer ett litet mera positivt avsnitt i svaret. Finansministern tillkännager att han har för avsikt att förutsättningslöst utreda frågan om ener-

Svar på interpellationer och fråga ang. skattemässiga åtgärder för att stimulera till övergång till svavelfattiga eldningsolja

gibeskattningen. Den heliga neutralitetsprincipen är inte så helig längre, nu kan man utreda frågan. Jag skulle vilja sända ett ord på vägen till den förutskickade utredningen: Kan man inte tänka sig att skattemässigt stimulera eluppvärmning, som ger avsevärt bättre miljöeffekter än varje form av oljeeldning?

Jag anser, herr talman, att tiden sedan länge är mogen för en användning av den indirekta beskattningen som miljöpolitiskt instrument. Miljöförstörelsen har nu nått så långt även i vårt land, att en rad åtgärder är nödvändiga för att skydda människorna och naturen från obotliga skador.

Kritiken mot miljöförstörelsen är i mångt och mycket en generationsfråga. Givetvis är det ett starkare livsintresse för den unga generationen att rädda miljön. Vi unga skall ju uthärda förorenad luft, nedsmutsat vatten, förstörd natur o. s. v. under betydligt längre tid än den äldre generationen.

Chefen för finansdepartementet, herr statsrådet STRÅNG:

Herr talman! Av de båda interpellanternas och frågeställarens inlägg att döma har herr Jansson och herr Sjönell fattat mitt svar såsom avsikten var. Jag gör ett klart programmatiskt uttalande i början, där jag säger att de ökade luftföroreningarna är ett ytterst allvarligt problem som kräver sin lösning.

Herr Wiklund i Stockholm fann en viss motsättning mellan detta och avslutningssatsen i svaret. Jag kan glädja honom med att om han vill stryka de två orden »kan tänkas» har jag ingenting emot det. Då får han full harmoni på de båda ställena.

Jag har också funnit att interpellanterna och frågeställaren har varit ense med mig om att detta är ett problem som är partiellt i det stora problemet, d. v. s. att skatteförändringarna inte

löser problemet i dess större perspektiv.

Nu har vi också — enligt Ingenjörsvetenskapsakademiens rapport, som herr Jansson erinrade om — blivit upplysta om att även om vi klarar detta problem inom landet, är detta inte någon garanti för att vi slipper besvären. Ruhr, England och andra industricentra ligger litet för nära för att vi skall våga hoppas på det.

Jag har sagt att en utgångspunkt för en finansminister just nu — det försäkrar jag både interpellanterna och frågeställaren — är att något skattebortfall i dagens läge icke kan vara praktisk politik. Därför har herr Jansson fattat problemet rätt när han menar, att vill man på skattesidan göra någonting som förbättrar situationen, får det bli en omfördelning av skattebelastningen. Då får man helt enkelt friställa den tunna och lätta oljan från skatt och ta igen förlusten på de andra oljorna.

Jag har förklarat att jag betraktar problemet som så allvarligt, att det är nödvändigt att göra en utredning, och jag ämnar tillsätta denna utredning. Jag tror att det var herr Wiklund som ifrågasatte om denna formulering, där jag tar in hela energiskatteområdet, betyder att man skulle kunna förvänta någon speciell långhalning i utredningen. Så är givetvis inte fallet.

Det är emellertid möjligt att en sådan kompensationsbeskattning som blir aktuell inte enbart skall läggas på den tjocka oljan. I varje fall bör en utredning ha möjligheter att förutsättningslöst pröva denna fråga.

Jag har i vissa inlägg märkt något av kritik mot att vi inte omedelbart slår till, men vi brukar inte göra det med mindre än att vi är något så när underkunniga om verkningarna.

Det är alldeles uppenbart att det blir en påtaglig kostnadsfördring för industrin, som är förbrukaren av de tjoc-

Svar på interpellationer och fråga ang. skattemässiga åtgärder för att stimulera till övergång till svavelfattiga eldningsoljor

ka oljorna, om man skall kompensera skattebortfallet på de tunna oljorna genom att höja skatten på de tjocka oljorna. Man bör åtminstone ha någorlunda klart för sig hur kostnaderna fördelas mellan industri och fastighetsägare, vilka konsekvenser ändrade skattesatser kan få för hyresgästerna och vilka områden som aktualiseras. Man kan till och med säga att det kan finnas industrier i glesbygderna i vårt land som skulle kunna fortsätta att elda med tjock olja utan att någonting händer. Lika uppenbart är det att i stadsområdena, i de industriella tätbygdsmrådena, blir den totala effekten av eldning med tjocka oljor sådan att faran är uppenbar.

Hela frågan rymmer så många problem att jag inte har varit beredd att säga: Nu befriar vi den lätta oljan från beskattning från och med nästa vecka och så tar vi igen skattebortfallet på den tjocka oljan. Jag vill nog studera konsekvenserna, vilket naturligtvis inte innebär någon fördröjning av utredningsarbetet — vi har alla intresse av att utredningen arbetar snabbt och att dessa frågor som vi vill ha belysta också blir det så snabbt som möjligt.

Eftersom interpellanterna och frågeställaren varit ense med mig om att detta är en partiell fråga i det stora problemet, har jag inskränkt mitt svar till att gälla den konkreta, partiella frågan. Alla är vi medvetna om att skall man angripa den större frågan blir ett helt spektrum av ingrepp aktualiserat och naturligtvis kommer lagstiftningen då in i blickfältet.

På regeringsplanet diskuterar och undersöker vi dessa frågor. Det är inte min sak att avslöja diskussionerna där, men att vi alla på regeringssidan — jag svarar ju här från regeringens banken — är utomordentligt angelägna att ta itu med problemet behöver ingen betvivla.

Jag har således i denna begränsade
2 — *Andra kammarens protokoll 1967. Nr 44*

fråga sagt att en utredning kommer att tillsättas. Jag tror att man vid mogen eftertanke kommer underfund med att det inte är försvarbart att bara slå till utan att man är tvingad att ventilera begreppet ingående. Avsikten med utredningen behöver jag inte närmare utveckla — alla förstår att den är att få en bättre tingens ordning.

Herr WIKLUND i Stockholm (fp):

Herr talman! Jag tackar för finansministerns kompletterande besked, som var mycket klagörande. Jag sade ju att den sista satsen i interpellationssvaret kanske hade kommit till i hastigheten, och det föreföll mig som om finansministern ville bekräfta det. Han sade ju nu att det verkliga var stora värden som stod på spel och inte bara att sådana värden »kan tänkas» stå på spel.

Vidare är det mycket tillfredsställande att få veta att tillsättandet av en energiskatteutredning inte alls får innebära en långhalning av frågan utan att tvärtom snabba åtgärder skall vidtas.

Jag vill slutligen gärna ansluta mig till den uppfattning som finansministern och även herr Jansson gav uttryck åt, nämligen att det inte kan bli fråga om en skattesänkning totalt sett. Varken i min interpellation eller i vad jag anfört i dag har jag på något sätt antytt att jag skulle ha åsyftat en skattesänkning.

Medan jag nu har ordet kan jag inte underlåta att göra ytterligare en reflexion. Miljöpolitik via skatteinstrumentet är väl trots allt en något tveksam väg så till vida som den erbjuder en möjlighet att köpa sig fri från ansvar för de hälsovådliga verkningar som användningen av skadliga eldningsoljor innebär.

Även ur denna synpunkt menar jag att det måste betraktas som en temporär åtgärd att använda beskattningen för att styra konsumtionen över till mindre svavelhaltiga oljor. Det är en ge-

Svar på fråga ang. filmgranskningsrådets ställningstagande till filmer med sexuell inriktning

nomgångsätgård. I det långa perspektivet måste det nämligen bli så, att man helt enkelt driver undan användningen av sådana oljor som kan vara till skada för miljön. På längre sikt får vi uppenbarligen övergå till att använda helt andra uppvärmningsämnen än oljorna, i varje fall fullständigt tränga bort sådana oljor som är av rent skadlig karaktär.

Herr JANSSON (vpk):

Herr talman! Finansministern har betonat, liksom också gjordes i interpellationerna, att det bara är ett partiellt problem som nu tagits upp beträffande luftföreningarna. Det har ställts i utsikt att energiskatteutredningen skall ta upp dessa problem. Även om dess arbete, enligt vad finansministern nu anfört, skall bedrivas snabbt, vill jag uttala det önskemålet, att de nu aktuella propäerna finge en prioritering i den mån de kan ryckas ut ur det stora sammanhanget.

Finansministern noterade vidare vad jag framhöll i mitt föregående inlägg, nämligen att jag inte stod främmande för en överföring av skatt från de sva- velfattiga oljorna till tjockolja. Om man bara skulle minska beskattningen, vet vi inte hur detta skulle slå, men om vi för över skatt från de lätta oljorna, vilket var min tanke, kommer bostadskonsumenterna inte att drabbas i så stor utsträckning, eftersom det faktiskt på detta område förekommer en övergång till lättare oljor, även om denna övergång sker för sakta. Denna övergång skulle underlättas av en förändrad skattesats. Det är dessutom, såsom fru Sundberg påpekat, en tekniskt ganska omständlig procedur att få till stånd en allmän övergång till de lätta oljorna i samband med bostadsuppvärmning.

Finansministern noterade också vad jag framhöll om de föreningar som förs in i Sverige med vindarna från ut-

landet, och jag tror att det är riktigt att ha detta förhållande i tankarna.

Jag har i en annan interpellation, riktad till jordbruksministern, ställt frågor i anslutning till detta problem. Allvarligt i detta sammanhang skulle vara, om en sådan ståndpunkt skulle göra sig gällande i diskussionen, att det med hänsyn till att Ingeniörsvetenskapsakademien upptäckt den stora roll som utlandet spelar i luftföreningen egentligen inte skulle finnas något att göra på svensk botten förrän liknande åtgärder kommit till stånd i andra länder.

Tillåt mig i detta sammanhang erinra om, vad Ingeniörsvetenskapsakademien påpekat, nämligen att den svavelsyra som regnar ner i vårt land är mycket farligare för svensk jord än den är för exempelvis leran i Västtyskland och en del andra länder. Detta är en ganska intressant synpunkt, som forskarna kommit fram till och som vi inte kan bortse från när vi behandlar detta problem.

Interpellationsdebatten har endast partiellt behandlat föreningssituationen. Finansministern kan med fog anses vara en av de politiskt tyngst vägande medlemmarna av regeringen. Låt mig därför uttala önskan om att han i regeringen inte skall inskränka sig till den partiella syn på frågan som vi i dag dryftat, utan skall medverka till en helhetslösning så snabbt som möjligt.

Härmed var överläggningen slutad.

§ 7

Svar på fråga ang. filmgranskningsrådets ställningstagande till filmer med sexuell inriktning

Ordet lämnades på begäran till

Chefen för ecklesiastikdepartementet, herr statsrådet PALME, som yttrade:

Herr talman! Fru Heurlin har frågat om jag är av den uppfattningen att filmgranskningsrådets ställningstagande

till filmer med sexuell inriktning är representativt för den allmänna opinionen.

Filmgranskningsrådets ställningstaganden måste i alla frågor grundas på en allsidig belysning av spörsmålen. Rådet är sammansatt med hänsyn härtill.

Vidare anförde

Fru HEURLIN (h):

Herr talman! Jag skall be att få tacka herr statsrådet för svaret. Enligt den proposition som ligger till grund för filmgranskningsrådets tillkomst är det rådets uppgift att spegla den allmänna opinionen, d. v. s. att vid sitt ställningstagande som rådgivande organ lämna statens biografbyrå besked om vad som måste anses vara den allmänna opinionen.

Som jurist kan jag inte finna annat än att innehållet i den senast omdebatterade filmen i vissa delar måste anses vara klart tukt- och sedlinghetssårande. Jag delar statsrådet uppfattning att rådets ställningstagande i alla frågor måste grundas på en allsidig belysning av spörsmålen. Frågan är om det i realiteten är så. Man frågar sig runt om ute i landet men också på många håll här i Stockholm om det nuvarande rådet är sammansatt med hänsyn därtill.

Så mycket överraskning och så mycken oro som frisläppandet av filmen väckt runt omkring, kan nog statsrådet vara alldeles övertygad om att den allmänna opinionen är den, att en film som denna inte bör godtagas.

Det gäller godkännande att visas för vuxen publik. Enligt biografförordningen är man vuxen från det man fyllt 15 år. Det finns här anledning att erinra om att barnavårdslagen gäller för barn och ungdom upp till 21 år, och man har vid bestämmandet av behandlingsformerna av åldersgrupperna 15—17 år särskilt tagit hänsyn till — och det på mycket goda grunder — att det här till stor del rör sig om barn och att

Svar på fråga ang. skolket i våra skolor
man måste ha tålmod med barns lagöverträdelser. När det gäller film anser man alltså att barn är vuxna från det de fyllt 15 år.

Expertis på visst håll anser att film har en mycket stor betydelse ur fostrande synpunkt, och man har på olika håll kommit fram till att just 15—16-åringar tar starkt intryck av det de ser i sexuellt avseende på film.

Man frågar sig verkligen om det är en liten grupps önsketänkande om ett förändrat synsätt på detta område som man sökt förverkliga genom ett ställningstagande sådant som detta. Är det meningen att svenska folket skall uppfostras att tycka så som en minoritet tycker? Finns det inte för statsrådet skäl att närmare granska om rådet för närvarande verkligen är sammansatt så att det är representativt för den allmänna opinionen?

Härmed var överläggningen slutad.

§ 8

Svar på fråga ang. skolket i våra skolor

Ordet lämnades på begäran till

Chefen för ecklesiastikdepartementet, herr statsrådet PALME, som yttrade:

Herr talman! Herr Nordstrandh har frågat, hur jag ser på uppgifterna om en ökning av skolket i våra skolor.

Det finns enligt de rapporter jag fått inga uppgifter som entydigt visar att en ökning skett av skolket. Jag vill emellertid betona att det under alla omständigheter är angeläget att skolmyndigheterna genom en god elevvård motverkar skolkning. Resurserna för denna vård har också successivt förstärkts.

Vidare anförde:

Herr NORDSTRANDH (h):

Herr talman! Jag ber att få tacka ecklesiastikministern för svaret, och i

Svar på fråga ang. skolket i våra skolor

det tacket vill jag gärna också inlägga ett uttryck av glädje över att ecklesiastikministern, som vi saknade på andra kammarens statsrådsbänk också i går under den två timmar långa skoldebatten, nu kommit tillstådes för att diskutera det intrikata spörsmål som olovlig frånvaro faktiskt utgör. I övrigt tillfredsställer mig svaret knappast.

Det är nog ändå så, herr statsråd, att skolket i skolan, framför allt det grava skolket, håller på att öka — under alla förhållanden på vissa håll i landet. Jag skall i senare sammanhang, när tillfälle ges, återkomma med en egen kartläggning.

Genom svaret skjuter statsrådet problemet något ifrån sig. Min fråga är närmast föranledd av att skolkuratorerna vid studiedagar i Stockholm för bortåt två veckor sedan slog larm, konstaterande för sin del en kraftig ökning av de grövre skolfallen i skolan. Vi som arbetar i skolan och är medvetna om läget där blev inte särskilt överraskade. Vi känner till sådana här ting i stort sett, om också inte i detaljer. Det kan gå år, konstaterade skolkuratorerna, utan att barnavårdsnämnden får reda på att en elev kontinuerligt skolkar från skolan. Man gick till och med så långt att man sade att när normalbegåvade elever placeras i yrkesundervisningen, kan det upptäckas att de inte ens kan läsa ordentligt. Skolans prestige hindrar dessutom hjälp utifrån. Jag tycker att detta är mycket allvarliga uppgifter från, som jag ser det, ansvariga människor.

På sin tid sade ecklesiastikminister Edenman att talet om disciplinsvårigheterna — skolket är ju en sida av den saken — var överdrivet. Jag ansåg då att han gjorde en felbedömning. Kanske vågar jag hoppas att statsrådet Palme på denna punkt — och det finns tecken som tyder på att han kan vara det — är mera realistisk än sin företrädare. Vi har här alltså ett problem av betydande mått, och det är uppenbart att resurserna för att ta itu med det, även

om de nu förstärkts, som statsrådet säger, inte räcker till, sådana förhållanden nu är.

Chefen för ecklesiastikdepartementet, herr statsrådet PALME:

Herr talman! Jag vill bara säga till herr Nordstrandh att jag med anledning av hans fråga försökte införskaffa uppgifter från expertisen på det här området. Jag efterlyste, om det fanns någon statistik eller eventuella andra uppgifter, t. ex. i gymnasieinspektörernas rapporter, som gav vid handen att skolket hade ökat. Några sådana uppgifter fanns icke.

Men självfallet kommer vi att hålla den här frågan under fortlöpande observation för att se om det kommer fram material som visar en sådan ökning. Med hjälp härav får man sedan vidta åtgärder.

Herr NORDSTRANDH (h):

Jag tackar herr statsrådet för detta tillägg till svaret, som synes mig positivt.

Jag skulle alltså vilja rekommendera ecklesiastikministern — även om han troligen gör det i alla fall — att ta del av det material som skolkuratorerna stöder sig på. De är en viktig grupp av skolans befattningshavare och kommer i kontakt med dessa frågor på ett mycket mer inträngande sätt än lärare och skolledare. Det finns ju till och med lärare och skolledare som blir överraskade av grava skolfall när sådana kommer i dagen — de har levat i den falska föreställningen att det var fråga om lovlig frånvaro.

Vi har dessutom ett annat problem med frånvarointygen, där sådana ännu finns. Föräldrar skriver på sådana intyg utan att tänka närmare på vad de egentligen gör, och det verkar demoraliserande på många elever.

Härmed var överläggningen slutad.

Svar på interpellation ang. åtgärder för att säkra hög och full sysselsättning

§ 9

Svar på fråga ang. översyn av det postgymnasiala utbildningssystemet

Ordet lämnades på begäran till

Chefen för ecklesiastikdepartementet, herr statsrådet PALME, som yttrade:

Herr talman! Herr Nordstrandh har frågat mig om en statlig utredning kommer att tillsättas för översyn av det postgymnasiala utbildningssystemet i riktning mot större enhetlighet.

Jag är inte beredd att redovisa något ställningstagande i den berörda frågan.

Vidare anförde:

Herr NORDSTRANDH (h):

Herr talman! Jag ber att få tacka statsrådet också för detta svar men vill säga, att innebär det att statsrådet för närvarande över huvud inte har bildat sig någon uppfattning i den här saken, så tycker jag att han snarast skall ta itu med att övertänka den — det brådskar faktiskt.

Den omedelbara anledningen till att jag ställt frågan — problemet i sig är naturligtvis mycket äldre — är att TCO i en skrivelse till ecklesiastikdepartementet begärt en övergripande statlig utredning i syfte att skapa ett mer enhetligt postgymnasialt utbildningssystem. Skrivelsen tar upp ett spörsmål som tycks få större och större aktualitet. I en rad avsnitt är jag väl inte helt ense med TCO i dess syfte och inställning i skrivelsen, men saken i sin helhet måste angripas. Större enhetlighet på det gymnasiala området måste eftersträvas i vad det gäller behörighetsbestämmelserna, urvalsmetoderna, utbildningsvägarnas uppläggning, examinationssystemet, den centrala ledningen och den lokala styrelsen. Den nuvarande splittningen när det gäller huvudmannaskap, struktur och målsättning för de olika utbildningsvägarna är också otillfredsställande.

Det synes mig som om allt talar för att chefen för ecklesiastikdepartementet mycket snabbt måste ta ställning för eller mot i detta sammanhang, och då kan vi alltså ta upp saken änyo i diskussionen.

Chefen för ecklesiastikdepartementet, herr statsrådet PALME:

Herr talman! Det föreligger en framställning från TCO, och därjämte finns i universitetskanslersämbetets petita en framställning om sådan utredning. I dessa framställningar upptas en lång rad av mycket viktiga frågor, och i den allmänna översyn, som jag helt naturligt försökt sätta i gång så snabbt som möjligt sedan jag kommit till detta departement, ingår självfallet hela det problemkomplexet. Mitt svar innebär bara, att jag inte i dag har tagit ställning till den här frågan, eftersom det just krävs en genomgripande genomlysning innan man sätter i gång någonting.

Härmed var överläggningen slutad.

§ 10

Svar på interpellation ang. åtgärder för att säkra hög och full sysselsättning

Ordet lämnades på begäran till

Chefen för inrikesdepartementet, herr statsrådet JOHANSSON, som yttrade:

Herr talman! Herr Hermansson har frågat om jag anser att en arbetslöshet av den omfattning som nu väntas är förenlig med målsättningen hög och full sysselsättning och om regeringen avser att vidta särskilda åtgärder för att säkra hög och full sysselsättning särskilt med hänsyn till den långsiktiga strukturuomvandlingen.

Nuvarande läge på arbetsmarknaden är uttryck för en internationell konjunkturdämpning. Arbetslösheten har stigit i Västeuropa i vissa länder betyd-

Svar på interpellation ang. åtgärder för att säkra hög och full sysselsättning

ligt, och även i vårt land har utvecklingen, som interpellanten framhåller, lett till en högre arbetslöshet än vi varit vana vid under senare år. Det har dock hittills visat sig möjligt att på relativt kort tid bereda för det stora flertalet av de friställda nya anställningar. Härtill har inte minst den starkt utbyggda omskolningsverksamheten medverkat.

Samtidigt är det uppenbart att den ökade arbetslösheten är en källa till otrygghet för arbetstagarna och att sysselsättningsläget nu inte kan betraktas som tillfredsställande. Det är nödvändigt att i all möjlig utsträckning hålla tillbaka arbetslösheten och begränsa dess verkningar för den enskilde.

Regeringen har hela tiden uppmärksamt följt utvecklingen och gripit in med åtgärder för att stimulera sysselsättningen. Jag vill erinra om att regeringen i maj vidtog åtgärder som avsåg att stärka vintersysselsättningen bland byggnadsarbetarna och förbättra sysselsättningsläget i verkstadsindustrin. Investeringsfonderna frisläpptes för maskin- och byggnadsinvesteringar. Bygandet av skolor, sjukhus och ålderdomshem ökades. I augusti vidtogs ytterligare åtgärder i samma syfte. Ramen för bostadsbyggnad vidgades och en ytterligare ökning skedde av skol- och ålderdomshemsbyggnad.

De uppgifter om sysselsättningsutsikterna som lämnades av arbetsmarknadsmyndigheterna under förra månaden visade att ytterligare åtgärder var behövliga. Mot den bakgrunden beslöt regeringen för ett par veckor sedan en rad åtgärder för att stimulera sysselsättningen både inom industrin och byggnadsverksamheten. Utöver sysselsättningseffekten vid de direkt berörda arbetsplatserna kan man räkna med betydande sekundära verkningar hos underleverantörer m. fl. De senaste beslutade åtgärderna bör givetvis ses i samband med de beslut som fattades i maj och augusti. Alla de ifrågasvarande

åtgärderna kommer att få sin huvudsakliga effekt under vintermånaderna.

Hittills har arbetsmarknadsstyrelsen frisläppt medel från investeringsfonderna för maskin- och byggnadsinvesteringar på inemot 1,5 miljard kronor. Sådana medel skall enligt regeringens beslut i oktober få tas i anspråk också för att stimulera företagens lagerinvesteringar. Arbetsmarknadsstyrelsen har bemyndigats att efter prövning i varje särskilt fall medge sådant utnyttjande av investeringsfonderna fram till och med den 31 mars 1968.

Bland de sysselsättningsstödjande åtgärderna har ingått en betydande ökning av bostadsbyggnad. Totalt innebär besluten en ökning av igångsättningen i år utöver vad som ursprungligen planerats med 4 000 lägenheter. Regeringen har vidare fattat beslut om att föreslå riksdagen en utvidgning av ramen för förbättringslångivningen för att ytterligare stödja vintersysselsättningen, särskilt i glesbygderna.

Ramen för skol-, ålderdomshems- och sjukhusbyggnad har genom de fattade besluten vidgats med ca 330 miljoner kronor. Därtill kommer att vattenfallsverkets anläggningsarbeten ökar särskilt i Norrland. Verkets investeringsram föreslås höjd med 34 miljoner kronor. Vidare kommer medel att begäras på tilläggsstat för vissa statliga byggen, bland annat ett nytt radio- och televisionshus i Göteborg.

Omfattningen av beredskapsarbetena skall öka under vintern. Regeringen kommer av riksdagen att begära ytterligare 160 miljoner kronor för detta ändamål. Förra vintern sysselsattes ca 20 000 man i beredskapsarbeten; denna vinter kan man antagligen räkna med omkring 25 000.

Särskilda dispenser kommer dessutom att ges från investeringsavgiften på oprioriterade byggen. Som ett villkor skall gälla att byggena i allmänhet kan avslutas under vinterhalvåret. Dispenserna beräknas komma att omfatta

Svar på interpellation ang. åtgärder för att säkra hög och full sysselsättning

byggen till en sammanlagd kostnad av ca 50 miljoner kronor. Denna dispensgivning har omedelbart påbörjats. Därutöver ges naturligtvis dispens i vanlig ordning för sådana byggen, som enligt riksdagens uttalande bör undantas från avgiften.

De nämnda åtgärderna i sysselsättningsstödande syfte kan jämte beredskapsarbetena beräknas ge direkt sysselsättning åt sammanlagt ca 50 000 man under vintermånaderna. Härtill kommer de sekundära verkningarna.

Slutligen bör nämnas att arbetsmarknadsstyrelsen har fattat beslut om ett omfattande aktivitetsprogram. Ett viktigt led i detta är en kraftig utbyggnad av den yrkesutbildande verksamheten. Antalet elever beräknas komma att stiga från nuvarande 25 000 till 35 000. Genom olika former av skyddad sysselsättning beräknas plats kunna beredas för 15 000 handikappade. Särskild vikt lägges vid åtgärder för de unga och för de handikappade. Man skall söka få till stånd en skyndsam ökning av utbildningen inom det ordinarie utbildningsväsendet och en successiv intagning redan under pågående hösttermin. Med hänsyn till det stora behovet av arbetskraft inom vårdräkten skall en snabb utbyggnad av utbildningen inom dessa yrkesområden eftersträvas. Riksyrkesskolorna skall så långt möjligt övergå till kontinuerlig intagning och speciell undervisning ordnas för elever som kräver en för dem särskilt tillrättalagd utbildning. Fortbildningskurser startas för olika kategorier nyexaminerade.

En rad åtgärder har således vidtagits för att stödja sysselsättningen under vintern. Såvitt nu kan bedömas bör dessa åtgärder kunna ge sådana resultat att arbetslösheten under den kommande vintern kan hållas tillbaka. Skulle det ändå visa sig att det behövs ännu mer omfattande åtgärder, kommer sådana också att vidtas.

De arbetsmarknadspolitiska medlen

är rikt differentierade, vilket gör det möjligt att anpassa dem till olika arbetslöshetssituationer. Bland annat genom den stora vikt som lägges vid den yrkesutbildande verksamheten kan särskild hänsyn tas till de problem som uppstår på grund av strukturomvandlingen.

Vidare anförde:

Herr HERMANSSON (vpk):

Herr talman! Jag tackar inrikesministern för svaret och den utförliga redovisningen av olika åtgärder för att hålla tillbaka arbetslösheten. Jag har i och för sig inga anmärkningar att göra mot dessa åtgärder. De förefaller mig emellertid — och detta är naturligtvis en allvarlig anmärkning — otillräckliga för att klara uppgiften att ge sysselsättning åt alla, för att klara målsättningen om en hög och full sysselsättning.

Inrikesministern hävdar att nuvarande läge på arbetsmarknaden är uttryck för en internationell konjunkturdämpning. Något annat anför han inte om orsakerna till sysselsättningssvårigheterna. Jag är inte enig med inrikesministern i denna bedömning, som jag anser otillfredsställande. Självfallet finns det konjunkturinslag bakom de nuvarande sysselsättningssvårigheterna. Detta förnekas såvitt jag förstår inte av någon. Men — och det är detta som fattas i inrikesministerns svar — den nuvarande arbetslösheten förefaller till stor del vara en ny typ av arbetslöshet. Det framgår, som jag påpekat i interpellationen, inte minst av att såsom ett nytt inslag i bilden arbetslösheten drabbar också industrijänstemän, statsanställda och den unga arbetskraften. Det handlar enligt min mening om en strukturell arbetslöshet, som förvärrar den nedgång i sysselsättningen som beror på konjunktursvårigheter.

Om denna analys är riktig betyder det att det inte räcker med hittills tillämpade metoder för att klara syssel-

Svar på interpellation ang. åtgärder för att säkra hög och full sysselsättning

sättningsproblemen. En fortsatt strukturomvandling är givetvis nödvändig och önskvärd. Men den ekonomiska strukturomvandlingen måste genomföras på ett medvetet sätt och efter ett långsiktigt program. Detta bör omfatta alla slag av investeringar. Förändringar i sysselsättning och investeringar skall vara kända och förberedda på sikt. Det får inte bli som nu att samhället och dess organ bara skall komma efter och ställa till rätta när det privata näringslivet misslyckats eller utan vidare kastar ut sina anställda i arbetslöshet.

Vi måste alltså få en planerad strukturomvandling under folklig kontroll. De arbetande i näringslivet skall ha bestämmande inflytande över både drift, investeringar och ekonomisk planering. Då kan dessa problem lösas på ett riktigt sätt.

Kravet på en genomgripande förändring av näringslivets ekonomiska och politiska organisation får givetvis inte undanskymma den arbetslöshet och de skador som redan finns och som kräver omedelbara åtgärder. Dels måste nya arbetstillfällen skapas och andra åtgärder vidtagas för de redan arbetslösa, dels måste det förhindras att ny arbetslöshet uppstår. Men för att man skall kunna klara detta måste — som jag redan framhållit — de arbetsmarknadspolitiska åtgärderna i nuläget kombineras med näringspolitiska åtgärder som inleder ett ökat inflytande för samhället och löntagarna över industrilokaliseringen och investeringarna.

Vi är anhängare av sådana förändringar i näringslivet som leder till förbättrad produktion och effektivt utnyttjande av resurserna. Men företagens vinster på strukturomvandlingen måste användas för att betala kostnaderna för omställningen. De anställda, som nu drabbas och i många fall får bära huvudparten av kostnaderna, måste hållas skadeslösa. Omställningsprocessen måste ske under samhällets och löntagarnas inflytande och kontroll.

Det är, herr talman, allmänt bekant att nedläggningar och förflyttningar av företag särskilt hårt drabbar den äldre arbetskraften, kvinnorna och de handikappade. Gränsen för vad arbetsgivarna betraktar som äldre arbetskraft förskjuts ständigt nedåt — till kategorin äldre arbetskraft hänförs undan för undan folk som för bara något årtionde sedan ansågs ha många år kvar i arbetslivet. Arbetsgivarna har avsvurit sig sysselsättningsansvaret för de äldre och för de handikappade. De kräver att samhället och löntagarna i stället skall bära både ansvaret och kostnaderna för dem som slussas ut ur produktionen.

Detta förhållande kan inte accepteras. En annan inställning till den äldre arbetskraften måste framtvingas genom att arbetsgivarna ålägges att betala kostnaderna för omskolning, vidareutbildning, flyttningsbidrag o. s. v. De bör också förpliktas att svara för att de anställda som drabbas hålles ekonomiskt skadeslösa.

En utökning av varseltiden vid nedskärningar i sysselsättningen och vid nedläggningar måste snabbt bli verklighet. Men detta räcker inte. Samhället och löntagarna måste ges möjligheter att påverka företagens dispositioner innan dessa fattar beslut i frågor som gäller anställnings- och inkomsttryggheten. Dessa problem har att göra med den fråga som här skall diskuteras vid nästa interpellationsdebatt på dagordningen.

Hur skall man kunna få till stånd en ändring av de nuvarande förhållandena inom näringslivet, så att större trygghet skapas för löntagarna? Jag skall inte här behandla problemet i dess helhet, men det finns några åtgärder som vi anser skulle kunna genomföras relativt snabbt i detta syfte. Företagen borde sålunda i lag kunna åläggas att föra förhandlingar med arbetsmarknadsmyndigheterna, kommunerna och löntagarorganisationerna innan beslut fattas om nedläggningar och förflyttningar. Det

Svar på interpellation ang. åtgärder för att säkra hög och full sysselsättning

är en punkt. En annan är att när företaget lägges ned eller vid större avskedanden borde samhället ha rätt att överta driften till dess andra arbeten eller omskolningsmöjligheter föreligger. Detta bör kunna ske utan ersättning till ägarna. De investeringar som samhället har gjort och det arbete som de anställda har nedlagt — och som finns materialiserat i anläggningar, maskiner och allting annat — motiverar enligt vår mening en sådan rätt för samhället och de anställda till företaget. Aktieägarna och företagsledningen bör inte få ha hela avgörandet i sin hand.

Vi anser också att det bör skapas ett lagfäst uppsägningskydd för löntagarna. Dessa borde ha rätt till exempelvis sex månaders uppsägningstid från företags sida.

Sådana åtgärder som jag här talat om skulle i hög grad bidra till att öka löntagarnas trygghet till sysselsättning och inkomst. Jag vill fråga inrikesministern, hur han ställer sig till dessa konkreta förslag och om han är beredd att ta något initiativ för att en sådan ny ordning skall komma att gälla.

Herr talman! Jag vill också säga några ord i korthet om hur man enligt vår mening måste betrakta omskolningen och vuxenutbildningen. Omskolning eller med ett bättre ord vidareutbildning, bör inte få vara bara en sista utväg för redan arbetslösa, utan ett medel att förhindra att arbetslöshet uppstår. Vuxenutbildningen som helhet måste på motsvarande sätt ses som ett medel att hindra strukturarbetslöshet. Och den kan bli ett sådant medel genom att den med omskolning och vidareutbildning förändrar arbetsstyrkans kvalifikation i enlighet med förändringarna i efterfrågan. Dessutom spelar vuxenutbildningen givetvis en central roll för att höja arbetskraftens yrkeskunskap och produktivitet och för att frigöra dess tekniska och organisatoriska begåvning.

Herr talman! Som sammanfattning vill jag än en gång understryka att det

inte räcker med de hittills brukade socialpolitiska och arbetsmarknadspolitiska medlen för att garantera löntagarnas och andra medborgares trygghet till sysselsättning och inkomst. Det behövs nya medel för att skapa trygghet — en aktiv näringspolitik som ingriper förändrande i näringslivets ekonomiska och politiska organisation.

Chefen för inrikesdepartementet, herr statsrådet JOHANSSON:

Herr talman! Herr Hermansson tog upp frågan huruvida de vidtagna sysselsättningspolitiska åtgärderna är tillräckliga. Beträffande läget just nu vill jag säga att de åtgärder som jag här räknat upp — investeringsfondsmedlens användning och ökad byggverksamhet på skilda områden — förefaller ge effekt. Avsikten har varit att effekten skulle kunna mätas från oktober fram till vårmånaderna. Det preliminära resultatet av den räkning av arbetslösheten som genomföres denna vecka, alltså i mitten av november, visar en ökning med ungefär 5 000 arbetslösa i förhållande till mitten av oktober. Detta skulle innebära att de vidtagna åtgärderna och en gynnsam väderlek har hållit tillbaka stegringstakten och att antalet arbetslösa ligger något under 40 000. Det är en hög siffra som ger anledning till ytterligare ansträngningar för att lösa sysselsättningsfrågan för de många enskilda som drabbas, men den inger samtidigt en förhoppning om att det skall vara möjligt att bemästra de akuta och mest trängande svårigheterna.

Problemet sammanhänger, sett i ett längre perspektiv, med strukturomvandlingen, som i och för sig inte är något nytt. Jag behöver bara nämna jord- och skogsbruket, sågverksdöden en gång i tiden, stenindustrin, textilindustrin samt sko- och läderindustrin. På en rad näringsområden har vi upplevt en vandringsrörelse från de ursprungliga

Svar på interpellation ang. åtgärder för att säkra hög och full sysselsättning

näringsarna till nya sysselsättningsuppgifter inom industri, kommunikation, handel och service i allmänhet.

Det nya är att förändringarna, omställningarna, inträffar i större delar av näringslivet. Metallindustrin, järn- och stålhanteringen, skogsindustrin med den nya förädlingsindustri som byggdes upp efter sågverksdöden är nu inne i en ny utvecklingsfas. Och vilka problem ställs alla dess näringar och industriområden inför? Jo, att åstadkomma en sådan rationalisering och effektivisering av verksamheten att man kan möta konkurrensen dels på världsmarknaden, dels från andra företag som importerar varor till vårt land.

Det är i dag den stora svårigheten, och därför har jag i mitt interpellationssvar sagt att den internationella konjunkturen och de problem som finns utanför vårt lands gränser måste påverka den politik som vi kan bedriva av ekonomisk, konjunkturpolitisk och arbetsmarknadspolitisk art. I en rad länder med vilka Sverige bedriver en betydande handel har arbetslösheten under den senaste tiden varit ganska stor. Går konsumtionen ner där och vi säljer färre varor, inverkar detta på våra göranden och låtanden här hemma.

Här möter ett mera kortsiktigt problem. Konjunkturförändringen, som vi skall anpassa oss till, kräver en selektiv politik, med möjligheter att snabbt tillgripa åtgärder som skall motverka de mera akuta sysselsättningsstörningarna. De mera långsiktiga störningarna fordrar andra åtgärder: långsiktig planering i vilken ingår en modern arbetsmarknadspolitik, omskolning samt omflyttning av människorna till en ny verksamhet och helst då till en bättre betald sådan, även om den erbjuds på annan ort än där vederbörande tidigare har bott.

Jag vill i min tur ställa frågan, om herr Hermansson verkligen menar att vi inte skulle ha iakttagit den utveckling som är på gång. Jag kan inte tänka

mig annat än att herr Hermansson har uppmärksammat de diskussioner som förts under de senaste åren om dessa problem. Självfallet har jag för min del uppmärksammat att herr Hermansson i remissdebatten berörde de mera principiella aspekterna på trygghetsfrågorna. Han hävdade därvid den meningen, att det inträtt en ny utvecklingsfas, där den fulla sysselsättningen och tryggheten inte fullt ut kan garanteras med hjälp av de hittills brukade socialpolitiska och arbetsmarknadspolitiska medlen. Det krävs också en aktiverad strukturpolitik, nya långsiktiga utvecklingsplaner och påverkan av kapitalströmarna till branscher och regioner.

Detta var helt kort något av det som herr Hermansson framhöll i remissdebatten och som han nu delvis kom tillbaka till.

Jag har i och för sig ingen anledning att polemisera mot resonemanget så långt det gäller principer. Flera av de element i en aktiverad strukturpolitik, som herr Hermansson skisserat, återfinns också i det näringspolitiska program som vårt parti och fackföreningsrörelsen lagt fram. Låt mig nämna tankegångarna om särskilda samrådsgrupper för de viktigaste branscherna. Det gäller vidare det aviserade förslaget om inrättande av ett statligt forsknings- och utvecklingsbolag och det gäller den redan beslutade investeringsbanken. Det gäller även — och kanske inte minst — frågan om regional utvecklingsplanering, inom vilket område har påbörjats ett utrednings- och forskningsarbete av betydande omfattning rörande de strukturproblem som vi kommer att möta. Det är fråga om problem, som har samband med storstädernas tillväxt och glesbygdsutvecklingen, men också den praktiska utformningen av lokaliseringspolitiken och en rad miljöfrågor.

Vi har emellertid också tagit upp ett direkt praktiskt arbete, som innefattar en investeringsplanering, inom vilken kommuner och län har i uppdrag att

Svar på interpellation ang. åtgärder för att säkra hög och full sysselsättning

göra upp långsiktiga investeringsprogram beträffande bostäder och kommunala projekt. Vi hoppas att i detta arbete, som skall resultera i regionala utvecklingsplaner, så småningom kunna ta med även näringslivets investeringar.

Jag har i detta sammanhang gärna velat erinra om vad som är på gång. Ibland tycker jag att det i viss mån är synd att det exempelvis i debatten om lokaliseringpolitiken — vilken riksdagen fattade beslut om år 1964 — är själva företagslokaliseringen som väcker den största uppmärksamheten. I och för sig kan detta vara förklarligt, eftersom det är upptakten till en eventuell industriell expansion som faller människorna i ögonen. Det mera långsiktande och tidskrävande arbetet med utvecklingsplaneringen innan vi fått ett ordentligt grepp på utvecklingen har blivit mindre diskuterat och omtalat.

Herr Hermansson framhöll i sitt anförande att det skulle bli nödvändigt att utarbeta nya riktlinjer för arbetsmarknadspolitiken som ett led i en långsiktig strukturpolitik. Jag återvänder därför till en del av herr Hermanssons uttalanden i remissdebatten, vilka har samband med den diskussion han tagit upp nu. Jag vill erinra herr Hermansson om att riksdagen redan för ett och ett halvt år sedan tog ställning till ett förslag från regeringen om riktlinjer för arbetsmarknadspolitiken där det principiellt nya var just arbetsmarknadspolitikens roll såsom ett led i en aktiv strukturpolitik.

Jag ville ta upp detta, eftersom jag mycket starkt vill framhålla att strukturförändringen självfallet inte gått oss spårlöst förbi. Vi har ju försökt anpassa arbetsmarknadspolitiken och konjunkturpolitiken till denna utveckling, och den aktiva näringspolitik som vi nu givit oss i kast med är egentligen bara en logisk fortsättning på det arbete som redan har påbörjats. Självfallet är dock denna aktiva näringspolitik mera omfattande och kommer att

kräva större insatser än tidigare för att vi skall gå i land med den.

1950-talets utveckling inom arbetsmarknadspolitiken innebar ju att denna blev ett instrument för att underlätta den strukturella omvandlingsprocessen i näringslivet. Den fick en balansskapande funktion, både geografiskt och yrkesmässigt, och den blev inte minst genom de rörelsestimulerande medlen som jag nämnde nyss ett viktigt led i den allmänna ekonomiska politiken. Men samtidigt växte det fram en ny syn på samhällets skyldighet att garantera den enskildes rätt till arbete i ett fritt valt yrke och till trygghet genom utbildning.

Det är detta som är det nya och — skulle jag vilja säga — det verkligt stora i arbetsmarknadspolitiken och i den aktiva näringspolitiken: en ökad frihet för den enskilde liksom en ökad utbildning.

I de nya riktlinjerna som lades fram vid förra årets riksdag har målsättningen vidgats ytterligare ett stycke. Vid sidan av kravet på full sysselsättning, trygghet och ökad valfrihet för arbetstagaren har också ställts ett krav på produktiv sysselsättning. Därmed har den framtida arbetsmarknadspolitikens näringspolitiska aspekt markerats mycket starkt. Vi nöjer oss inte längre med full sysselsättning, utan vi ställer kravet på produktiv sysselsättning, d. v. s. så lönsamma uppgifter som möjligt. Därmed underlättar vi på sätt och vis själva strukturomvandlingen. Men i detta sammanhang ställs vi också inför en rad problem, genom att nedläggningar sker där vi inte kan bygga upp nya företag, varför det blir nödvändigt att söka flytta om arbetskraften till orter och regioner där den utvecklingsbara industrin finns.

Jag behöver inte gå in på motiven för denna utvidgning av arbetsmarknadspolitiken uppgifter. Jag vill bara kort säga att strukturomvandlingen är förutsättningen för ett snabbt ekonomiskt

Svar på interpellation ang. åtgärder för att säkra hög och full sysselsättning

framåtskridande. I den mån arbetsmarknadspolitiken kan utformas så, att den positivt påverkar strukturomvandlingen, är detta en fördel med tanke på den ekonomiska tillväxten, och det gynnar även löntagargruppen.

Strukturförändringarna återverkar självfallet på löneförhållandena. All den erfarenhet vi har visar emellertid att strukturomvandlingen i det stora flertalet fall för arbetstagarnas del lett till en övergång till bättre betalda arbeten. Det är klart att vi också har anledning att underlätta denna vandring från låginkomstområdena till de bättre betalda uppgifterna.

I det sammanhanget möter vi problemet om hur dessa företag och näringsområden, som har förutsättningar att ge den högre inkomsten, skall kunna klara sin konkurrens ute på världsmarknaden. Då aktualiseras också frågan om kapitalförsörjningen och samhällets medverkan till kapitalanskaffningen för den strukturförändring som vi finner så nödvändig.

Herr talman! Jag har velat beröra dessa problem för att visa hur angelägna och omfattande de är. Men samtidigt vill jag klart markera att vi är sysselsatta med en långsiktigare planering för att befrämja strukturomvandlingen i ett mycket bestämt syfte.

Jag skall till sist ta upp de frågor som herr Hermansson nämnde i slutet av sitt anförande. När det gäller den äldre arbetskraftens problem delar jag hans uppfattning. Det är nödvändigt att vi så skyndsamt som möjligt vidtar åtgärder för att klara utkomstmöjligheterna för denna arbetskraft. Det har också aviserats att vid vårriksdagen — och jag hoppas så tidigt som möjligt nästa år — skall läggas fram en proposition på basis av det betänkande som för närvarande är ute på remiss. Utredningen skall ju sedan fortsätta sitt arbete för att diskutera, hur andra grupper än de som i dag inte är omfattade av arbetslöshetsförsäkringen skall kunna ges

ökad trygghet och ökat skydd på ålderdomen.

Beträffande utökning av varseltiden pågår diskussioner. Inrikesdepartementet tog för någon månad sedan initiativ till en överläggning med arbetsmarknadsstyrelsen, Arbetsgivareföreningen, Landsorganisationen och TCO. Denna diskussion fortsätter nu mellan arbetsmarknadsstyrelsen och parterna i syfte att tillsammans uppnå en frivillig överenskommelse.

Herr Hermansson berörde också frågan om kommunernas roll. Jag har redan sagt att det är angeläget att föra in kommunerna i sammanhanget. Kommunerna har rätt att så tidigt som möjligt få besked om ändringar i fråga om industrilokalisering, något som naturligtvis även påverkar kommunernas situation. Herr Hermansson företräder närmast den meningen att man här bör gå till en lagstiftning. Jag hade i går anledning att svara på en fråga i medkammaren om detta spörsmål och angav då som min uppfattning att vi bör avvakta och se om det är möjligt att träffa en frivillig överenskommelse som kan betraktas såsom tillfredsställande. Skulle inte det vara möjligt, får vi överväga om en lagstiftning skall tillgripas.

Beträffande frågan om staten skulle vara beredd att överta driften vid nedläggningsföretag för att fortsätta verksamheten under en viss övergångstid är jag mera tveksam. Jag kan säga så mycket som att vi har fört förhandlingar med några företag i syfte att vinna uppskov med nedläggningen, men vi har inte velat något statligt driftbidrag. Vid två tillfällen har företagsledningarna och även fackföreningsfolk begärt direkta driftbidrag för att fortsätta verksamheten under någon tid. Svaret på dessa framställningar har blivit ett mycket bestämt nej. Om det däremot varit möjligt att göra en investering och därigenom ge företaget förutsättningar att bedriva verksamheten ytterligare en tid, kanske något år — det kan vara fråga

Svar på interpellation ang. åtgärder för att säkra hög och full sysselsättning

om en detalj, t. ex. en maskin som behövs förnyas eller renoveras — då har vi förklarat oss beredda att gå in med ett statligt lån till en sådan investering.

Sådana åtgärder svarar inte mot vad som förutsattes i lokaliseringsbeslutet, nämligen att man skulle vinna en varaktigt ökad sysselsättning, men de möjliggör i vissa fall en fortsättning av verksamheter som annars skulle upphöra. Vi vinner tid, och inte minst i nuvarande konjunkturen, när det inte är så gott om objekt att lokalisera, tror jag att det här inslaget i den allmänna sysselsättningspolitiken har sitt värde.

De frågor som herr Hermansson tagit upp tål sannerligen att tänka på. Jag skulle nog vilja fortsätta att pröva de vägar som vi nu har slagit in på — jag hoppas att riksdagen inte kommer att göra någon erinran — och så får vi se till vilka resultat de leder.

Herr HERMANSSON (vpk):

Herr talman! Det är utomordentligt viktiga problem som här kommit upp till diskussion. Jag vill emellertid inte på något sätt otillbörligt ta kammarens tid i anspråk under en interpellationsdebatt, och jag vet dessutom att inrikesministern har ytterligare en debatt att föra. Därför skall jag begränsa mig till några korta anmärkningar. Jag har heller ingen anledning att föra en längre polemik mot inrikesministern, eftersom vi är överens om mycket av vad han yttrat. Det finns självfallet ingen orsak att beröra sådant som vi är ense om.

De allmänna målsättningar och motiv som statsrådet har talat om vad beträffar arbetsmarknads- och sysselsättningspolitiken har jag i allmänhet ingen erinran till, utan mina anmärkningar handlar om metoderna och medlen för att i praktiken förverkliga dessa allmänna målsättningar. Därvidlag finns det onekligen vissa problem.

Den regionplanering som inrikesde-

partementet har tagit initiativ till, som länsstyrelserna har arbetat med under det senaste året och som nu har kommit till remisstadiet, om jag inte är fel underrättad, är ett utomordentligt fint initiativ. Jag hoppas bara att det skall föras vidare, så att vi får en verklig planering av näringslivet. Om den stora apparat man så ambitiöst har satt i gång bara leder till att upplysningar inhämtas om vad de privata företagen eventuellt tänker företa sig i framtiden och att de samhällseliga åtgärderna anpassas härtill, har man ju icke fått till stånd någon planering utan bara en anpassning till en styrning genom andra krafter av de grundläggande investeringarna.

Denna regionplanering måste bli en verklig planering och kompletteras med en planering på riksplanel — det är en självklarhet som egentligen inte behövde uttalas, att regionerna inte kan planera var för sig i ett modernt samhälle; vi måste få en grundval i form av beslut från regering och riksdag när det gäller alla de tunga investeringarna i samhället. Utan en sådan grundval tror jag också att det är mycket svårt att föra en aktiv näringspolitik som klarar sysselsättningsproblemen på lång sikt.

Den arbetslöshet som nu har uppstått är också ett mycket svårt hinder för att genomföra en verklig planering och för att strukturomvandlingen skall kunna ske på det sätt som regering och riksdag önskar. Det är ju även detta som gör frågan om sysselsättningsproblemen så brännande. Jag tycker att det ibland finns en tendens i den allmänna debatten att underskatta hur allvarliga sysselsättningsproblemen för närvarande är. Jag har inte sett de senaste siffrorna från november, men inrikesministern nämnde att det skett en ökning av antalet arbetslösa med 5 000. Man kan diskutera hur stor ökningen är säsongmässigt. Men jag vill framhålla att jämfört med förra året har vi en rätt betydande ökning av arbetslösheten. Antalet re-

Svar på interpellation ang. åtgärder för att säkra hög och full sysselsättning

gistrerade arbetslösa har ökat från 19 000 i oktober förra året till 34 000 i oktober i år. Det är alltså nästan en fördubbling av den registrerade arbetslösheten. Därtill kommer att antalet personer i arbetsmarknadsutbildning samtidigt ökat från 20 000 till 25 000 och att de i beredskapsarbeten sysselsatta ökat med några tusen, framför allt handikappade. Vidare har vi den ökade arbetslösheten bland ungdomar. Det finns vissa sifferuppgifter om dem, men dessa torde underskatta de nuvarande svårigheterna för den gruppen att komma ut på arbetsmarknaden — de som inte lyckas få något jobb kommer så att säga ofta inte med i statistiken. Samma skärpning av svårigheterna finns också för de många kvinnor som vill ha arbete ute på marknaden men inte kunnat få det. Även för dem är läget besvärligare nu än tidigare.

Vi har alltså, tycker jag, en mycket bekymmersam situation när det gäller sysselsättningsproblemen, och det är nödvändigt att vi är medvetna om den saken.

Frågan om rätt till inkomst och sysselsättning har också att göra med rätten att söka en bättre betald eller en friare sysselsättning. Politiken med vidareutbildning syftar just till att möjliggöra övergång till bättre betalda och tryggare sysselsättningar. Men under den senaste tiden har det avslöjats, att medan vissa företag kastar ut sina anställda i arbetslöshet har andra stora företag formliga kontrakt sinsemellan för att hindra anställda att söka arbeten hos andra företag. Man strävar alltså på vissa håll att behandla arbetarna som livegna — det gäller framför allt låglöneindustrier, som vill behålla sin arbetskraft.

Jag vill begagna detta tillfälle att här i riksdagen brännmärka en sådan inställning hos vissa företag till sina anställda.

Herr talman! Det finns andra problem som jag skulle vilja ta upp. Jag

tror sålunda att inrikesministerns tveksamhet när det gällde tillfälligt övertagande av driften vid enskilda företag är en fråga som vi måste fundera ytterligare på. Vi har ju fått ett sådant läge, i takt med det sätt på vilket strukturomvandlingen försiggår i vårt land, att vissa företag så att säga utan några tvingande företagsekonomiska skäl, i varje fall såvitt man kan se utifrån, avskedar personal i betydande omfattning eller t. o. m. helt och hållet lägger ner driften. Jag tänker bl. a. på Konstsilke i Borås. Där var det med största säkerhet hänsynen till utländska kartellintressen som förestavade det beslut som fattades om nedläggning av företaget. Det finns en viss risk för att vi kan få se flera sådana exempel i fortsättningen.

Då är frågan vad samhället skall göra. Skall man acceptera en nedläggning, eller skall man från samhällets sida försöka ingripa på något sätt för att åtminstone under en viss tid hålla driften i gång? Där möter en mycket svår avvägning.

Detta problem står också i samband med ett mera allmänt problem, som har varit mycket akut under de senaste åren. Vi vet alla att svenska företag i ökad utsträckning flyttar sin verksamhet utomlands. Jag har inte siffrorna tillgängliga, men de nämndes redan under remissdebatten, då man påtalade den starka ökningen av antalet svenska företag utomlands. Redan arbetar en sjättedel av alla anställda i svenskägda företag utanför vårt lands gränser. Investeringarna i filialer och företag utomlands, ägda av svenska intressen, ökar mångfaldigt starkare än investeringarna inom Sverige. Detta har också att göra med vår sysselsättnings- och arbetsmarknadspolitik och med den fråga som jag här har tagit upp, alltså hur samhället skall ställa sig. För min del anser jag att för en förflyttning utomlands av ett svenskt företag skall krävas godkännande av samhället. Vi har visserligen formella regler som säger att

Svar på interpellation ang. åtgärder för att säkra hög och full sysselsättning

ansökan skall inges till riksbanken, om man vill exportera kapital för placering i företag utomlands, men reglerna tillämpas nu så liberalt att alla som söker sådant tillstånd får det — enligt uppgift från valutastyrelsen.

Detta är som sagt ett mycket svårt problem, och jag är rädd för att samhället och löntagarna kommer att konfronteras med det i ökad utsträckning under den närmaste tiden.

Herr talman! För tillfället skall jag nöja mig med dessa anmärkningar, men jag har en bestämd känsla av att vi får komma tillbaka till saken flera gånger både under vintern och våren. Därför skall jag för dagen inte längre uppta kammarens tid med ytterligare synpunkter på dessa mycket allvarliga frågor.

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

Herr talman! Inte heller jag finner skäl att ytterligare vidga denna debatt; det blir säkert tillfälle att återkomma. Jag skall bara svara på ett par av de anmärkningar som herr Hermansson gjorde.

Först vill jag då mycket klart säga ifrån att företag som försöker hindra de anställda att byta arbete genom överenskommelser har jag alls ingen anledning att försvara. Tvärtom! Vi måste se det som en angelägen facklig-politisk uppgift att söka komma till rätta med sådana företeelser.

Vad sedan regionplaneringen angår är avsikten inte att den skall stanna på kommun- och regionplanet. De sammanställda regionplanerna skall sedan flyttas upp på riksnivå för att fogas samman till en total översiktsplan som gäller för hela riket. Där får vi tillfälle att behandla de investeringsönskemål man har ute i kommunerna — så småningom också inom näringslivet, hoppas jag — och sedan måste det någonstans ske en avstämning. Vi får se hur önskemålen svarar mot de reella tillgångarna

och hurudana våra förutsättningar är att tillgodose önskemålen. Förmodligen kommer önskemålen inom vissa områden att ganska väsentligt överstiga vad som är möjligt att klara av, och då måste det göras en avvägning. Detta är den tanke som ligger bakom hela arbetet, och jag hoppas att så småningom få tillfälle att redovisa det.

Herr Hermansson menade att man på sina håll — han avsåg kanske då även regeringen — underskattar sysselsättningsfrågan. Jag vill bestrida att vi gör det inom regeringen. Såväl regeringen som arbetsmarknadsmyndigheterna är fullt på det klara med att läget är besvärligt. Och eftersom arbetslösheten är ett individuellt problem — det är individer som drabbas — gäller att varje individ skall ha det skydd som kan ges. Jag vill också framhålla att aldrig har så långt gående åtgärder vidtagits som nu för att möta de sysselsättningsbesvärligheter som kunde spåras redan under våren. De första åtgärderna vidtogs ju i maj månad i syfte att underlätta situationen för arbetslösa under vintermånaderna.

Herr **HERMANSSON** (vpk):

Herr talman! Min anmärkning att man på vissa håll underskattar allvaret i det nuvarande sysselsättningsläget var inte främst riktad till regeringen. Vi diskuterade dessa frågor redan i våras, och inrikesministern aviserade under den debatten en rad åtgärder som sedan vidtagits. I dag har inrikesministern talat om ytterligare åtgärder. Min anmärkning var framför allt riktad åt andra håll inom det svenska samhället.

Men jag måste understryka att jag inte vill ändra mitt omdöme att regeringen och samhällsorganen icke kan klara sysselsättningsproblemen om de begränsar sig till de traditionella socialpolitiska och arbetsmarknadspolitiska åtgärderna. Eftersom arbetslöshe-

ten till betydande del har strukturella orsaker är den inte åtkomlig med dessa medel, utan vi måste kombinera en aktiv arbetsmarknadspolitik med en aktiv näringspolitik.

Sedan bara två kortfattade anmärkningar.

Det är självfallet att efter den undersökning om önskemål och planering inom regionerna som gjorts måste någonstans — som inrikesministern sade — göras en avvägning, en avstämning av önskemålen. Önskemålen blir naturligtvis omfattande — det går kanske inte att tillmötesgå dem alla under en viss tidsperiod. Men jag vill framhålla att det enligt min mening inte räcker med en sådan avvägning eller avstämning. Det väsentliga härvidlag är, tror jag, att vi kommer fram till att samhället också leder investeringspolitiken enligt de uppfattningar som finns representerade i regering och riksdag och som skall vara uttryck för samhällets och framför allt löntagarnas önskemål i fråga om den riktiga utvecklingen. Vi kan inte längre räkna med att de privata företagen skall ta de nödvändiga initiativ i stor skala som behövs för att bygga ut ett rationellt arbetande näringsliv.

Låt mig också påpeka — jag tycker det är utomordentligt viktigt för hela debatten om strukturomvandlingen i samhället — att frågan om strukturen och omvandlingen av denna inte kan få begränsas till de ekonomiska aspekterna. Nej, det är nödvändigt att vi också riktar uppmärksamheten mera på de samhälleliga och politiska aspekterna i denna process. De hör självfallet samman. Vi kan inte få till stånd den riktiga omvandling av näringslivet och den ekonomiska struktur som vi vill ha, om vi inte på allvar börjar förändra maktförhållandena inom näringslivet och samhället — alltså om icke de ekonomiska och politiska strukturförändringarna går hand i hand.

Härmed var överläggningen slutad.

§ 11

Svar på interpellationer ang. insyn i företag som åtnjuter lokaliseringsstöd, m. m.

Ordet lämnades på begäran till

Chefen för inrikesdepartementet, herr statsrådet JOHANSSON, som yttrade:

Herr talman! Herr Sundelin har frågat om min principiella syn på det statliga lokaliseringsstödet och de enskilda företagens hänsynstagande till sina anställda och till de kommuner i vilka deras med lokaliseringsstöd uppbyggda verksamhet bedrivs. Han har också frågat, om jag är beredd att föreslå sådana regler för lokaliseringsstödet att staten i samband med beviljande av sådant stöd tillförsäkras tillräcklig insyn i företagen för att kunna tillvarata samhällets intressen samt om jag är beredd att vidta sådana åtgärder att örnsköldsviksregionen så snabbt som möjligt tillföres nya arbetsobjekt.

Vidare har herr Lorentzon frågat, om bl. a. fallet Hägglund & Söner ger mig anledning till några initiativ avseende dels förslag angående förlängd varselplikt före nedläggning av företag eller väsentlig resducering av driften, dels insyn och medbestämmanderätt i företag som får lokaliseringsstöd. Slutligen har herr Lorentzon frågat mig, om jag anser en omprövning av lokaliseringspolitiken motiverad i syfte att i högre grad inrikta de samhälleliga resurserna på utvecklande och anläggning av samhälleligt ägda företag.

Jag anholder att få besvara dessa interpellationer i ett sammanhang.

Inledningsvis vill jag anföra att jag inte finner anledning att i detta sammanhang redogöra för den konkreta handläggningen av den s. k. Hägglundsaffären och hur insynen från de statliga organens sida har utövats i olika faser av detta särskilda ärende. Vad jag däremot vill redovisa är de allmänna slutsatser som kan dras av erfarenheterna i detta och andra ärenden om fö-

Svar på interpellationer ang. insyn i företag som åtnjuter lokaliseringsstöd, m. m.

retagsstöd i fråga om behovet av insyn för att tillvarata samhällliga intressen.

Statligt engagemang i form av lånegaranti eller lokaliseringsstöd aktualiserar en bevakning ur två skilda aspekter. Först och främst är det angeläget att staten genom att noga följa utvecklingen i de företag som har fått ekonomiskt stöd förvissas om att stödets sysselsättningspolitiska syfte inte förfeblas. Men dessutom har staten i egenskap av garanti- eller kreditgivare att vaka över att säkerheterna för garantier respektive lån inte försämras genom företagets ekonomiska utveckling eller genom att företaget avhänder sig pantförskriften egendom.

Den som får industrigarantilån skall utfästa sig att på anfordran tillhandahålla upplysningar m. m. beträffande rörelsen och låta ombud för kommerskollegium eller företagarföreningen besiktiga den. Dessa bestämmelser ger myndigheterna möjlighet att i varje särskilt fall infordra uppgifter om företaget. Enligt uppgifter som jag har låtit införskaffa från företagarföreningarna har dessa fått i stort sett tillfredsställande insyn i företag som har erhållit statligt kreditgaranti.

Även när det gäller företag som beviljas lokaliseringsstöd finns förutsättningar att få insyn. Enligt lokaliseringkungörelsen skall nämligen i samband med beslut om stöd föreskrivas de särskilda villkor som med hänsyn till ändamålet med stödet och i övrigt behövs. Med stöd av denna bestämmelse kan villkor om insyn uppställas för varje särskilt företag. Arbetsmarknadsstyrelsen har också träffat en överenskommelse med bankerna om generellt samarbete rörande administreringen m. m. av lokaliseringsstödet. Överenskommelsen innebär bl. a. att banken åtar sig att administrera och bevaka beviljade lån, att underrätta styrelsen om låntagare får svårigheter att fullfölja sina förpliktelser samt att lämna denna det biträde

för att följa upp det beviljade stödet som kan befinnas påkallat, t. ex. när fråga uppkommer om att återkräva lokaliseringsbidrag.

Enligt den tolkning som arbetsmarknadsstyrelsen har gett den berörda bestämmelsen i lokaliseringkungörelsen och på grund av erfarenheterna av samarbetet med bankerna i vissa konkreta ärenden har styrelsen funnit att nuvarande överenskommelse inte ger tillfredsställande möjligheter att få den fortlöpande insyn i företagen som behövs. Styrelsen har därför hos Kungl. Maj:t hemställt att styrelsen skall få befogenheter att granska lokaliseringsföretagets ekonomi, verksamhet och utveckling genom exempelvis anlåtande av fristående revisionsbyråer.

Det är viktigt att myndigheterna får information i sådan tid, att rådrum finns för att vidta åtgärder innan utvecklingen har hunnit beskära möjligheterna till praktiskt handlande. Det är därför enligt min mening nödvändigt att de också mer direkt får fortlöpande rapportering om utvecklingen inom de företag som har fått statligt stöd. Inom inrikesdepartementet har därför under hösten undersökts vilka åtgärder som kan behövas för att förbättra insynen i företag som fått statligt stöd. I förra veckans konselj beslutade regeringen om vissa ändringar i författningarna om lokaliseringsstöd och statligt kreditstöd i syfte att generellt lägga fast företagens skyldigheter att ge information, så att myndigheterna fortlöpande skall kunna följa utvecklingen hos de företag som fått stöd. Vi kommer också att se till att myndigheterna får möjligheter att utnyttja särskilt tillkallad revisionsteknisk sakkunskap — såsom fallet var i våras vid handläggningen av Hägglundsaffären — när ett företags utveckling ger anledning att närmare granska dess ekonomi. Jag vill dock understryka att Hägglundsaffären visar, att oavsett hur mycket expertis

Svar på interpellationer ang. insyn i företag som åtnjuter lokaliseringsstöd, m. m.

som anlitas och oavsett hur mycket undersökningar som görs, insynen i stöd-företagen blir illusorisk om inte företagen i god tid lämnar riktig information. Handläggningen av dessa frågor har som regel kunnat baseras på en vilja till förtroendefullt samarbete från företagets sida. När undantag förekommer måste vi reagera mot det och utnyttja erfarenheterna för att undvika ett uppreparande.

Med anledning av herr Sundelins fråga om min pricipiella syn på förhållandet mellan det statliga lokaliseringsstödet och de enskilda företagets hänsynstagande till sina anställda och till de kommuner där deras verksamhet bedrivs vill jag framhålla, att man med hänsyn till stödets syfte bör kunna ställa särskilda krav på de företag, som fått statligt stöd, när det gäller deras initiativ för att i god tid underrätta statliga och kommunala organ om nödvändig friställning av personal och att samråda om åtgärder för att mildra skadeverkningarna härav.

En utvidgad insyn i företagen ger möjligheter för staten att, om ett företag råkat i akuta svårigheter, på ett tidigt stadium ta upp överläggningar om eventuella stödåtgärder eller medverkan vid en rekonstruktion för att skapa förutsättningar för företagets fortbestånd. Saknas förutsättningar härför på sikt, kan det tänkas att staten genom temporära stödåtgärder kan medverka till att utvecklingen sker successivt och på sådant sätt att tillräckligt rådrum bereds för att omplacera dem som blir utan arbete.

Vad varseltiderna i allmänhet beträffar har jag nyligen haft överläggningar med företrädare för arbetsgivar- och arbetstagarorganisationerna samt arbetsmarknadsstyrelsen i fråga om gällande överenskommelser om varsel. Arbetsmarknadsstyrelsen kommer nu att föra dessa överläggningar vidare med sikte på att såvitt möjligt få till stånd en förlängning av varseltiderna och vid-

ga varselplikten att gälla också grupper som nu inte omfattas av varselöverenskommelse.

De brister i informationen från företagen och därigenom i de statliga tillsynsorganens möjligheter att kontinuerligt följa företagets utveckling, som konstaterats i enstaka fall, får inte undanskymma det faktum att ett förtroendefullt samarbete i det stora hela råder mellan tillsynsmyndigheterna och företagen. Allmänt sett har den satsning på enskild företagsamhet som skett genom lokaliseringsstödet varit lyckosam för sysselsättningen och utvecklingen av näringslivet, framför allt inom norra stödområdet, dit merparten av stödet gått. Det finns därför enligt min mening inte anledning till att, som herr Lorentzon ifrågasatt, ompröva lokaliseringspolitikens inriktning, så att stödet inte också i fortsättningen skall lämnas till privata företag, som etablerar sig eller utvidgar sin rörelse på orter som är lämpliga från lokaliserings-synpunkt. I vad mån staten genom att driva egna företag skall vidga sitt inflytande inom näringslivet och stödja sysselsättningsutvecklingen är en fråga som får prövas för sig.

Vad slutligen angår herr Sundelins fråga om åtgärder för att tillföra örn-sköldsviksregionen nya arbetsobjekt kan jag försäkra att regeringen kommer att positivt pröva alla realistiska förslag, som kan bidra till att verkningarna av industrinedläggningarna mildras och de investeringar som skett i området blir aktivt utnyttjade.

Vidare anförde:

Herr SUNDELIN (s):

Herr talman! Jag ber att få tacka statsrådet och chefen för inrikesdepartementet för det positiva svar som jag har fått på min interpellation.

När jag lämnade interpellationen hade jag självfallet Hägglundsaffären i tankarna, och jag måste, herr talman, re-

Svar på interpellationer ang. insyn i företag som åtnjuter lokaliseringsstöd, m. m.

dan från början bekänna att jag kommer att ta litet längre tid i anspråk för mitt anförande än vad sam är vanligt när det gäller ett interpellationssvar. Anledningen är att man ofta inte har klart för sig betydelsen av lokaliseringen till Mellansel och de förhållanden som har uppstått på grund av Hägglundsaffären.

Sedan Hägglund & Söner av Anundsjö kommun förvärvat det gamla linberedningsverkets lokaler i Mellansel, påbörjades 1960 reparationer och ombyggnader av bussar. Bolaget hade inte möjligheter att inför högertrafikens genomförande utföra alla de mycket stora order på ombyggnader av bussar som det erhållit utan att skaffa sig lokaler utöver dem som vid den tiden redan fanns i Gullänget. Det var alltså ett lämpligt tillfälle för Hägglund & Söner att förvärva lokaler i Mellansel för att där utföra ombyggnader av bussar.

Bolaget började med att ta emot den av kommunen och staten genom arbetsmarknadsstyrelsen omskolade arbetskraften — det var företrädesvis skogsarbetare — och 1962 hade bolaget en arbetsstyrka på omkring 50 man. Fram till åren 1964—1965 kunde arbetsstyrkan ökas till omkring 140 man. Det kunde ske i samband med att ytterligare lokaler intill linberedningsverket kunde hyras av kommunen. Under innevarande år har arbetsstyrkan i linberedningsverkets gamla lokaler successivt minskat till det antal som fanns från början, alltså 50 personer. Ombyggnaden av bussar i Mellansel beräknas pågå in på våren 1968, då den avses skola helt upphöra på denna ort, eftersom rushen i anledning av högertrafikomläggningen då i allt väsentligt skall vara över.

I början av år 1960 expanderade Hägglund & Söner ganska kraftigt för att under åren 1962—1963 befinna sig i den situationen, att ytterligare verkstadsytor måste anskaffas. Detta var känt för Anundsjö kommun, som hade en mycket omfattande utflyttning av den

mest produktiva arbetskraften. Jag skall kanske, herr talman, lämna några uppgifter om den kommun som det här är fråga om.

Kommunen blev år 1950 utökad genom den då genomförda kommunsammanslagningen, varvid den blev tillförd en annan kommun. Invånarantalet blev då cirka 10 000 personer. För närvarande uppgår invånarantalet till drygt 8 000 personer.

Kommunen har ett mycket stort intresse av att på ett eller annat sätt försöka stävja utflyttningen — ja, jag vill påstå att det helt enkelt var en skyldighet mot kommunens invånare att något gjordes för att minska utflyttningstakten och om möjligt skapa nya arbetstillfällen. Det är mot bakgrunden härav man får se den arbetsmarknadskonferens som hölls i kommunen i november månad 1960. Den första kontakten rörande mellanselsindustrin togs i februari 1963 i samband med arbetsmarknadsstyrelsens resa i Västernorrlands län. Kort tid därefter framstod det som klart att Hägglund & Söner skulle skaffa sig ytterligare fabrikslokaler utöver de befintliga och den redan då beslutade utbyggnaden i Gullänget och Örnsköldsvik.

Låt mig, herr talman, nämna att Hägglund & Söners fabriker förutom i Anundsjö kommun ligger dels i Själevads kommun, dels i Örnsköldsviks stad. Eftersom lokalerna i de två sistnämnda samhällena har uppförts intill gränsen mellan dessa, ligger de i närheten av varandra, och jag kommer därför i fortsättningen endast att tala om Gullänget, som ligger i Själevads kommun, där företaget först etablerade sig och där det också har sitt huvudkontor. Avståndet mellan Gullänget och Mellansel varierar mellan 25 och 30 kilometer beroende på vilken väg man väljer.

Under den aktuella tiden hölls många överläggningar, varvid bolaget presenterade sina lokalbehov, och bolaget lämnade också så småningom över skiss-

Svar på interpellationer ang. insyn i företag som åtnjuter lokaliseringstöd, m. m.

ritningar till en fabriksbyggnad enligt sina önskemål. Kommunen kunde i samband härmed konstatera att det inte fanns några lediga fabrikslokaler vare sig i örnsköldsviksregionen eller någon annanstans. Därjämte erfor man inom kommunen, att man inom bolaget diskuterade och planerade vissa nybyggnader av fabrikslokaler i malmöområdet.

Redan i augusti 1963 fattade bolaget principbeslut om att till Mellansel förlägga en del av sin tillverkning, om kommunen kunde ställa erforderliga fabriksutrymmen till disposition. Bolaget meddelade att det hade stora svårigheter att erhålla arbetskraft och att man dessutom hade trångt om utrymmen i Gullänget. Kommunen hade å sin sida god tillgång på arbetskraft och hade redan kostat på utbildning för många skogsarbetare, som inget hellre önskade än att få stanna kvar på den ort där de redan bodde.

Efter ytterligare utredningar inlämnades ansökan om bidrag för uppförande av industrilokal i Mellansel till en beräknad kostnad av 18 miljoner kronor. I början av 1965 erhöll kommunen besked om statsbidrag på 6 miljoner kronor. Återstående kapital upplånades från Svenska handelsbanken. Den 16 augusti 1965 antogs entreprenör för fabriksbygget och i början av år 1966 kunde bolaget ta i anspråk cirka en tredjedel av fabriksytan under det att bygget i övrigt fortskred och i sin helhet kunde tas i bruk under första halvåret 1967.

Kommunen har varit byggherre och är självfallet ägare av fabriksbyggnaden. Bolaget förhyr byggnaden genom upprättat hyresavtal som tillförsäkrar bolaget optionsrätt. Hyresavtalet är i första hand bindande i tolv år och är baserat på kommunens samtliga byggnadskostnader inklusive räntekostnader. Bolaget har icke erhållit några subventioner från kommunen för byggnadens uppförande. De beräknade kostnaderna för fabrikslokalen har hållit mycket väl

Inga som helst överskridanden har förekommit och man kommer säkerligen i slutomgången att underskrida beloppet 18 miljoner kronor.

Nyttjandet av lokalerna har från början varit intensivare än vad som är vanligt när det gäller att bygga upp en ny industris tillverkning. I mars månad var antalet anställda hos Hägglund & Söner i Mellansel 364 personer, varav 60 i det gamla linberedningsverket. Nu är antalet anställda 330, varav cirka 50 i linberedningsverkets lokaler. Av dessa är 44 kvinnor. Antalet anställda är nu alltså 34 mindre än för ett halvt år sedan, vilket hör samman med företagets svårigheter under sommaren och den omständigheten, att arbetstillgången på bussombyggnadssidan, som varit onormalt hög, har börjat minska. Den minskning jag här talar om har motverkats av en normal frivillig avgång. Hur det kommer att gå för de cirka 50 anställda som finns kvar i gamla verkstaden efter våren 1968 då bussombyggnaderna i Mellansel skall upphöra är ännu inte klart. Företaget strävar efter att så långt som möjligt försöka tillföra den nya fabriken ytterligare arbeten för att därigenom också kunna ge selsättning åt på bussverkstaden så småningom sysslösa arbetare.

Vad jag här redogjort för innebär att arbetsobjekt för omkring 250 man saknas vid fabriken i dag, om den skall ge optimalt utbyte och det bästa ekonomiska resultatet. Jag vill också, herr talman, understryka, att de produkter som i dag tillverkas vid fabriken i Mellansel inte kan tillverkas i de gamla verkstadslokalerna — linberedningsverket.

Herr talman! Eftersom det under många månaders debatt har förts på tal vill jag även framhålla, att tillkomsten av den nya fabriken i Mellansel och Hägglund & Söners etablering där inte har påverkat företagets likviditetsförhållanden, i varje fall inte i negativ riktning. Hägglund & Söner har inte haft annan utgift för Mellansels-fabriken än

Svar på interpellationer ang. insyn i företag som åtnjuter lokaliseringstöd, m. m.

de investeringar man gjort i nya maskiner, för vilka kostnaderna täckts genom upplånade medel som man erhållit genom statligt garantilån.

Låt mig så få övergå till frågan om Hägglund & Söners ekonomiska svårigheter och försäljningen av vissa tillverkningar, därav motorfabriken i Gullänget. Även om frågan diskuterats mycket i olika sammanhang och många tidningsartiklar skrivits, vill jag i dag beröra frågan.

Låt mig då först, herr talman, få erinra om vad som är det största problemet. Det är att så många anställda under mycket lång tid efter försäljningen fått leva i ovisshet och otrygghet för att så småningom få den definitiva uppsägningen med åtföljande arbetslöshet. Genom bolagets försäljning och den i samband därmed lämnade uppgiften om att 700 anställda skulle friställas, varav i runt tal 230 i Gullänget, uppstod stor förvirring inte bara bland de anställda utan även hos olika underföretag och leverantörer. Vad som gjorde frågan så obegriplig och svår att förstå, var den omständigheten, att varken de berörda kommunerna, arbetsmarknadsmyndigheterna eller regeringen, för att inte tala om fackföreningen på orten, inte var informerade om saken. Det borde enligt mitt förmenande ha varit möjligt att på ett bättre sätt ge de närmast berörda en bättre information. Ibland föreföll det som om bolagets ledning själv knappast visste av vad som höll på att hända förrän i sista minuten.

För den som under lång tid känt bröderna Hägglund och vet hur de fört sina resonemang när det gällt de anställda och brödernas ofta återkommande påstående om sitt ansvar för den del av samhället där de bor och verkar är det hela än mer egendomligt. Det förefaller som om bolagets rådgivare och Svenska handelsbanken på något sätt handlat i panik när de gjort sina bedömanden och fattat de olika beslut som till sist blivit avgörande för företagsledningen.

Anledningen till bolagets likviditets-svårigheter är följande.

Från år 1963, då frågan om byggandet av fabriken i Mellansel aktualiserades och då bolaget hade en omsättning på i runt tal 98 miljoner kronor, hade omsättningen ökat till 158 miljoner kronor 1966. För 1967 hade den beräknats uppgå till närmare 180 miljoner kronor. Bolagets aktiekapital var under samma tid i runt tal 5 miljoner kronor.

Under senare tid har bolaget också investerat mycket pengar — 20 å 25 miljoner kronor — i olika utvecklingsarbeten. Den största kostnaden har utvecklingen av hydraulikmotorn och fartygskranen tagit. Detta i förening med en vikande konjunktur har blivit för stor påfrestning för företaget, som under lång tid i mycket stor utsträckning varit beroende av stora förskott i samband med erhållandet av större order. Dessa omständigheter borde enligt mitt förmenande ha varit tillräckliga för att bolaget långt tidigare skulle ha insett sina ekonomiska svårigheter.

Enligt vad jag har erfarit har bolaget haft för avsikt att vidtaga vissa rationaliseringsåtgärder, innan den akuta situationen inträdde, men man hann aldrig med detta. Kan det möjligen vara så, att bolaget allttjämt räknade med att liksom så många gånger förut få ytterligare hjälp från Svenska handelsbanken i avvaktan på beslut om garantilånet, som de så småningom sökte hos kommerskollegium för att genomföra en rationalisering och omställning efter lugnare och mera övertänkta linjer än vad som blev fallet genom transaktionen med ASEA-ESAB?

Det har framkommit att förlusten för bolaget skulle uppgå till 10 miljoner kronor under år 1966. Däremot har inte framkommit hur förlusten uppkommit. Det har också uppgivits att vissa tillverkningsgrenar var oekonomiska och fördenskull borde uppges av bolaget. Jag tror att det kan vara riktigt i vissa avseenden, men det har inte redovisats.

Svar på interpellationer ang. insyn i företag som åtnjuter lokaliseringstöd, m. m.

Vi vet att motortillverkningen i Gullänget inte gick med förlust, men ändå såldes den under förmenande att den hörde ihop med den övriga försäljningen. Jag kan inte förstå att den tillverkningsmässigt på något sätt hörde samman med tillverkningarna i Stockholm, Malmö och Halmstad. Möjligen fanns sambandet på försäljningssidan, men om så var anser jag inte detta vara tillräckligt skäl för att avhända sig motortillverkningen. Nej, herr talman, anledningen till att även motortillverkningen i Gullänget såldes var önskemålet att få in så mycket pengar som möjligt, vilket sannolikt var ett intresse inte bara för Hägglund & Söner utan i minst lika stor utsträckning för Svenska handelsbanken, och då brydde man sig inte om att man i det sammanhanget friställde några hundra arbetare.

Herr talman! Det kan vara lovvärt att göra goda affärer och försöka stabilisera sin verksamhet, men det kan inte rimligen få ske till varje pris och på det sättet att en hel bygd skakas av ovisshet och ett stort antal människor blir arbetslösa. Här borde företaget och dess rådgivare ha rådgjort med arbetsmarknadens parter och regeringen om hur man borde förfara, innan så drastiska åtgärder vidtogs.

I debatten har den meningen framförts att det inte är möjligt att tala om för någon att en affär håller på att göras. Det är i princip riktigt, men när man vill göra gällande att man inte ens kan tala om saken för landets regering, då har det gått för långt. Jag tror inte heller att det förhöll sig på det sättet. Det var väl helt enkelt så, att man ville ha affären gjord, oavsett hur det blev med de anställda.

Så får det inte gå till. Så länge de inblandade företagen inte har sysselsättningsfrågan ordnad för de berörda anställda, måste minimikravet vara att de statliga myndigheterna kontaktas på ett ordentligt sätt. Det duger inte att bara smyga sig fram och avvakta ett visst

klockslag för att inte bryta en skriven överenskommelse.

Här vill jag fråga inrikesministern: Vilken överenskommelse fanns med Svenska handelsbanken i det sammanhanget? Har banken lovat regeringen att ingen försäljning skall ske, vare sig löftet gavs skriftligen eller muntligen, så borde det ha varit en hederssak att inte vara med om den nu aktuella försäljningen till ASEA.

Det har på sina håll gjorts gällande, att Hägglund & Söner inte fått reda på någonting om vad regeringen planerat för att hjälpa Hägglunds ekonomiskt. I så fall måste detta vara ett grovt fel från Svenska handelsbanken och den hos Hägglunds anställda rådgivaren, som ständigt höll kontakt med banken och strängt taget företrädde Hägglund & Söner i de ekonomiska överläggningarna. Gick det till på samma sätt beträffande försäljningen, är det sannolikt riktigt som jag tidigare anfört, att Hägglunds troligen inte visste om försäljningen förrän i sista stund.

Som tidigare antytts förelåg erbjudande från statens sida om någon form av samgående när det gällde fabriken i Mellansel, men detta blev inte av. Orsakerna kan vara många och jag skall inte beröra dem, men en sak vill jag gärna ha sagt, och det är att vid den tidpunkten ansåg inte Svenska handelsbanken att det var angeläget för Hägglunds att få ekonomiskt stöd från staten.

Om företaget accepterat regeringens erbjudande då det gäller samgående i Mellansel, hade detta sannolikt inneburit att företagets ekonomiska situation inte fått sådana följder som det blev.

Jag har också, herr talman, sett att företrädare för ASEA uttryckt den meningen, att det måste vara bättre att ASEA köpte delar av företaget än att eventuellt utländska intressen skulle göra förvärvet och fara utomlands med tillverkningen. Det uttalandet kan naturligtvis göras, men någon anledning

Svar på interpellationer ang. insyn i företag som åtnjuter lokaliseringstöd, m. m.

att ställa frågan i det här sammanhanget fanns enligt min mening inte. Man kan ställa motfrågan: Vad blir det av tillverkningen efter att den helt upphört i Gullänget? Enligt uppgifter skulle en del läggas ned, en del flyttas över till Danmark och en del inkluderas i ASEA:s övriga företag här i landet. Jag skulle tro — trots direktör Nicolins uttalande i Svenska Dagbladet — att det för ASEA hade betydande värde ur konkurrenssynpunkt att Hägglund & Söners motor-tillverkning upphörde.

Vidare har direktör Nicolin förklarat, att långt innan ASEA inledde förhandlingarna med Hägglund & Söner skulle ASEA ha erbjudit sig att diskutera ett samarbete om hur Hägglundsaffären skulle klaras upp. Vad hade ASEA då i tankarna? Tror någon att det var om tanken om Hägglunds bästa? Nej, säkerligen inte. För övrigt är redogörelsen omkring hur framställningen till regeringen skett så egendomlig att jag skulle vilja fråga inrikesministern: Var det riktigt att ASEA gjorde framställning om samarbete? Om så är fallet varför kom inte förhandlingar till stånd?

Direktör Nicolin säger också i ett tidningsuttalande, att det länge hade stått klart för initierade att Hägglunds kunde hamna i en kris efter lokaliseringen till Mellansel. Jag förutsätter att även Svenska handelsbanken måste ha tillhört de initierade, och då frågar man sig varför inte Hägglunds kunnat få erforderlig hjälp för att tidigare framföra sina bekymmer till regeringen. Hägglunds rådgivare och konsult direktör Ahlén har sagt att »de sista åren» hade varit starkt förlustbringande. Detta innebär att förlusterna inte kommit så där brådstörtat, och följaktligen är det ännu mera oförklarligt att landets två största banker några hundra meter från kanslihuset kan sitta och förhandla om en försäljning från den ena bankens låntagare till den andra bankens industriföretag i medvetande om att här kommer sysselsättningen för flera hund-

ra arbetare att äventyras, med förskjutning av arbetsobjekten från ett område som redan har undersysselsättning till ett annat, utan att någon av de inblandade skulle komma på idén att rådgöra med regeringen. Ja, herr talman, det synes vara den tågordning som varit rådande i fallet Hägglund & Söner.

Klander har också framförts mot att Hägglunds inte fått veta något om inrikesministerns planer när det gäller garantilånet. Av den anledningen frågar jag inrikesministern: Har någon representant för Hägglund & Söner gjort några närmare förfrågningar om regeringens syn på låneärendet, och har Hägglunds varit ovetande om varför de inte omedelbart fick hela det begärda garantilånet på 10 miljoner kronor?

Slutligen vill jag säga att jag tar avstånd från en del av de beskyllningar som några tidningar riktat mot bröderna Hägglund personligen. Jag vill också understryka den betydelse Hägglunds företaget haft för framför allt örnsköldsviksregionen.

Med vad jag här anfört ber jag att ännu en gång få tacka inrikesministern för svaret, som jag bedömer som mycket positivt. Jag vill också uttala den förhoppningen, att det inom den närmaste framtiden skall bli möjligt att till örnsköldsviksregionen föra ytterligare sysselsättningsobjekt för de människor som blivit eller kommer att bli friställda, så att de får arbete i den bygd där de har skaffat sig egna fastigheter och i övrigt är fast förankrade.

Herr LORENTZON (vpk):

Herr talman! I min interpellation har jag ställt två frågor till inrikesministern. Jag har frågat, om statsrådet i anslutning till det aktuella fallet Hägglund & Söner finner anledning att ta några initiativ avseende framläggandet av förslagsdels angående förlängd varselplikt före nedläggning av företag eller väsentlig reducering av driften, dels insyn och medbestämmanderätt i företag vilka

Svar på interpellationer ang. insyn i företag som åtnjuter lokaliseringstöd, m. m.

kommer i åtnjutande av lokaliseringstöd.

Vidare har jag frågat, om statsrådet anser en omprövning av lokaliseringpolitiken motiverad i syfte att i högre grad inrikta de samhälleliga resurserna på utvecklande och anläggning av samhälleligt ägda företag.

Jag ber nu att till inrikesministern få framföra mitt tack för svaret på min interpellation, även om jag inte är tillfredsställd med detsamma. Vad den förlängda varselplikten beträffar och även när det gäller frågan om insyn är statsrådet ganska utförlig i sitt svar, medan han inte lämnar något svar alls på frågan om medbestämmanderätt i de företag som kommer i åtnjutande av lokaliseringstöd. Dessutom tycks fråga nummer två efter svaret att döma ha blivit missuppfattad av inrikesministern. Statsrådet anser sig inte ha funnit anledning att redogöra för den konkreta handläggningen av den så kallade Hägglundsaffären och för hur de statliga organens insyn har utövats i olika faser. Detta tillvägagångssätt av statsrådet finner jag anmärkningsvärt, eftersom det helt säkert hade varit av intresse för riksdagen att av inrikesministern få en redogörelse för den frågan. Riksdagen är ju ändå den myndighet som på sin tid beslöt om den lokaliseringspolitik som tillämpas och som innebär att staten gör ekonomiska insatser i privata företag. Varför skulle då inte riksdagen ha kunnat få en sådan redogörelse? Inrikesministern har ju givit den till exempelvis Svenska Dagbladet. Hägglundsaffären är ju ändå ingen vardaglig företeelse, får vi hoppas. Efter vad som framgått av uttalanden från regeringsledamöter är Hägglundsaffären en skandal. Vid arbetarmässan i Luleå för en tid sedan betecknade också finansministern de ansvarigas uppträdande i detta fall som oanständigt.

Wallenbergkoncernen befäster genom denna affär sin monopolställning. Af-

fären gjordes inte för att skaffa koncernen ökade produktiva resurser. Den gjordes upp bakom ryggen på regeringen och de anställda, trots att stora belopp av samhälleliga medel hade satsats i Hägglund & Söner. Avtal med de anställda och deras organisationer sattes också helt ur kraft och bröts. Jag vill i sammanhanget hänvisa till vad som stadgas i avtalet om företagsnämnderna. Där heter det bland annat att »—— i fråga om nedläggande, inställelse eller väsentlig inskränkning av företagets drift skall samråd äga rum inom företagsnämnden beträffande åtgärderna.» Några sådana förhandlingar ägde aldrig rum. Nyheten om försäljningen, som kom att äventyra omkring 700 anställdas arbete, meddelades då dessa i stor utsträckning befann sig på semester. Ett sådant handlande visar vilken nonchalans det privata näringslivet kan visa de anställda; samma anställda som man vid festliga tillfällen ger de bästa lovord och säger vara en skicklig arbetarstam, arbetare och anställda som hyser »vi-anda» och som alltid är solidariska med företaget. Men när man i detta storföretag ser att det går att tjäna pengar på försäljning eller köp av företag eller genom att helt enkelt lägga ned driften — som signalerats i fallet »Konstsilke» i Borås — så handlar man därefter. De anställda följer med på köpet — de har ju inte något som helst inflytande. I bästa fall tillhör de försäljningsvaror, i andra fall tar storfinansen inget som helst ansvar för de anställda utan detta övervältras helt på samhället.

Vilka är då inrikesministerns slutsatser av erfarenheterna i fråga om behovet av insyn för att tillvarata samhälleliga intressen? Jo, enligt statsrådet har det redan tidigare funnits möjligheter till insyn genom att arbetsmarknadsstyrelsen träffat en överenskommelse med bankerna om generellt samarbete rörande administrationen av lokaliseringsmedlen. Arbetsmarknadssty-

Svar på interpellationer ang. insyn i företag som åtnjuter lokaliseringssöd, m. m.

relsen har dock funnit att denna överskommelse inte ger tillfredsställande möjligheter att få den fortlöpande insyn i företagen som behövs. Därför har arbetsmarknadsstyrelsen hos regeringen begärt att få befogenhet att granska lokaliseringföretagets ekonomi, verksamhet och utveckling genom anlitan­de av fristående revisionsbyråer.

Vidare hänvisar statsrådet i sitt svar till det beslut som regeringen nyligen fattat i konselj att generellt fastlägga företagets skyldigheter att ge information, så att myndigheterna fortlöpande skall kunna följa utvecklingen hos de företag som får samhälleligt stöd. Jag noterar att detta är ett steg på vägen mot att ge staten insyn i företag som får mottaga lokaliseringssöd.

Att anlita fristående revisionsbyråer kan måhända vara ändamålsenligt. Jag säger »måhända» därför att jag undrar varför inte de statliga myndigheternas resurser på området skulle kunna utnyttjas.

Anmärkningsvärt är att inte ens statsrådet helt litar på de nya åtgärderna. Han säger att »insynen i stödföretagen blir illusorisk om inte företagen i god tid lämnar riktig information».

Av detta uttalande att döma har alltså företagen i fortsättningen möjligheter att gå bakom ryggen på regeringen och de anställda. Vi kan få uppleva fler Hägglundsaffärer — på annat sätt kan jag inte tolka denna del av inrikesministers svar.

Därför är det anmärkningsvärt att statsrådet så helt förbigår min fråga om medbestämmanderätt i företag vilka kommer i åtnjutande av lokaliseringssöd. Förhållandena härvidlag skall alltså vara desamma som tidigare — skillnaden är endast den att förbindelserna, då det gäller det minimum av insyn som går att få, i fortsättningen skall skötas av en revisionsbyrå i stället för av en bank.

T. o. m. i Norrland, där befolkningen för sin sysselsättning i så stor omfatt-

ning är beroende av det statliga stödet till företag är man förvånad — ja, i betydande utsträckning motståndare till att samhället helt avstår från medbestämmanderätt i de företag som erhåller lokaliseringssöd. Man anser, och det med full rätt, att samhället bör ha samma inflytande i ett företag, där samhället satsar pengar, som storbankerna har i de företag, där de satsar pengar.

Vidare är jag, herr talman, förvånad över att statsrådet ur min interpellation vill utläsa att jag förordat en omprövning av »lokaliseringspolitikens inriktning, så att stödet inte också i fortsättningen skall lämnas till privata företag, som etablerar sig eller utvidgar sin rörelse på orter som är lämpliga från lokaliseringssynpunkt». Varken jag eller någon annan inom mitt parti har, såvitt jag vet, ställt frågan på ett sådant sätt. Min fråga löd: »Anser statsrådet en omprövning av lokaliseringspolitiken motiverad i syfte att i högre grad inrikta de samhälleliga resurserna på utvecklande och anläggning av samhälleligt ägda företag?» Eftersom statsrådet tydligen missförstått min fråga utprepar jag den på detta sätt genom ett citat.

Vidare hade jag tänkt fråga, om statsrådet anser skäl tala för ett initiativ från regeringen till att i lag fastställa skyldighet till varselplikt för företag, vilka avser att företa driftinskränkningar. Nu har statsrådet i sitt interpellationssvar till herr Hermansson redan meddelat att han inte ämnar gå den vägen. Jag beklagar detta.

Slutligen, herr talman, vill jag återkomma till min kommentar till att statsrådet i sitt svar på min interpellation inte ingick på frågan om huruvida händelserna på arbetsmarknaden även berättigar till en annan slutsats; jag syftar på om staten, när den satsar medel på lokaliseringssöd, utöver en ökad insyn även har anledning att förbehålla sig medinflytande eller medbestämmanderätt i fråga om företagets skötsel.

Svar på interpellationer ang. insyn i företag som åtnjuter lokaliseringsstöd, m. m.

Chefen för inrikesdepartementet, herr statsrådet JOHANSSON:

Herr talman! Det är en vidlyftig fråga vi diskuterar. Kanske kan vi ändock begränsa debatten en liten smula.

Låt mig först säga att det som har inträffat skall bedömas mot bakgrunden av att vi har en lokaliseringspolitik under en försöksperiod på fem år. Den beslutades år 1964 med tillämpning från och med den 1 juli 1965. Dessförinnan hade vi en verksamhet via arbetsmarknadsstyrelsen. I början av år 1963 byggde man industrilokaler som statskommunala beredskapsarbeten. Förutom detta hade vi också det stöd som via industrikreditgarantier för lån kunde utgå till företag.

När man påbörjar en lokaliseringspolitisk verksamhet, genom vilken man skall ge stöd till företag för en nylokalisering, omlokalisering eller expansion, gäller det naturligtvis att göra en bedömning av företagets förutsättningar: vilka produkter de tillverkar, deras solvens, deras kapitalbehov m. m. Denna prövning överensstämmer i mycket med den som bankerna gör. I allmänhet har ju företagen en bankförbindelse, med vilken de ingående diskuterar sina kreditproblem. För det mesta är det också bankerna som har de stora engagemangen. De ger även rörelsekrediter; det kan vara viktigt att framhålla detta. Bankerna går vanligen in med sina engagemang mot säkerheter som ligger i fastigheterna eller, som man brukar säga, i botten. Efter bankerna kommer som regel de statliga krediterna, men ovanpå dessa ligger ofta, för att inte säga ofast, också bankengagemang i form av rörelsekrediter. Bankerna har därför ett betydande intresse av ingående studier av rörelserna och är utomordentligt angelägna att följa företagets utveckling.

Det var från dessa utgångspunkter som arbetsmarknadsstyrelsen fann anledning att föreslå att kontakt skulle tagas med bankerna i den lokaliserings-

politiska verksamheten. Det träffades ett avtal med Mellansvenska banken, i vilken de stora bankerna, de som har åtskilliga kontakter med skilda företag, är engagerade. Detta avtal innebar i huvudsak att bankerna skulle hålla arbetsmarknadsmyndigheten underrättad om utvecklingen i företagen och — som man förväntade sig — i god tid slå larm, om någonting skulle ge anledning till speciell uppmärksamhet eller till särskilda diskussioner.

Innan man vet hur ett system fungerar kan det inte dömas ut. Det är först när erfarenheter vunnits — även de som är dåliga — som det finns anledning att ompröva frågan. I detta fall har arbetsmarknadsstyrelsen, såsom jag angivit i mitt interpellationssvar, sagt att vad som här skett inte är en fullt tillfredsställande ordning utan att vi behöver även andra möjligheter.

Vi har låtit våra jurister och andra experter pröva frågan, och det är möjligt att bl. a. banksekretessen är en detalj i sammanhanget som hindrar eller försvårar möjligheterna till all den insyn och alla de upplysningar som vi skulle kunna få via bankerna. Det är därför ganska rimligt att vi i fortsättningen själva begär att få en med bankerna likvärdig möjlighet till insyn i företag. Det är den ändring som nu har vidtagits.

Detta betyder inte att vi i det aktuella fall som diskuteras har haft en icke tillfredsställande insyn. När företaget till företagarföreningen anmälde sitt behov av ytterligare kreditgarantilån påbörjades ett utredningsarbete. När framställningen kom till kommerskollegium i mars eller april i våras och sedan till departementet fann vi anledning att göra längre gående undersökningar än vad som hade gjorts tidigare, och vi tillkallade särskild expertis — dels verkstadsteknisk expertis för att få en bedömning av själva produktutvecklingen och en bedömning av dess marknads-

Svar på interpellationer ang. insyn i företag som åtnjuter lokaliseringstöd, m. m. förutsättningar, dels den speciella revisionstekniska expertis som vi anlitade utifrån.

Herr Lorentzon undrade varför vi inte anlitar våra egna experter. Jo, det gör vi så långt deras krafter och resurser räcker. Men om vi samtidigt har en rad ärenden, aktuella problem om lokalisering och kreditgaranti, måste de engageras i dessa uppgifter, och då får vi skaffa förstärkning utifrån.

Man kan naturligtvis överväga som ett alternativ till anlåtande av fristående revisionsbyråer att vi skulle bygga upp en egen administration för denna uppgift. De erfarenheter vi har av de senaste månadernas kontakter med den speciella, utifrån anlåtade revisionspersonalen är emellertid mycket goda. Dessa tjänstemän har i lika hög grad som våra egna tjänstemän ständig kontakt med oss i kanslihuset och vi kan kalla på dem vid vilket tillfälle som helst för att ytterligare få diskutera problemen.

I detta sammanhang kan det vara anledning att uppmärksamma den kommuniké som i slutet av maj lämnades från företaget — det är en offentlig handling, herr talman! Man inledde den med att säga, att med hänsyn till AB Hägglund & Söners likviditetssituation och i avvaktan på resultatet av pågående utredningar har Kungl. Maj:t efter ansökan av bolaget i konselj den 25 maj beslutat bevilja en statlig kreditgaranti som ger bolaget möjlighet att uppta ett industrigarantilån på 3 miljoner kronor.

Jag vill ur kommunikén ytterligare anföra följande: Bolaget har under de senaste åren expanderat utomordentligt snabbt, vilket ansträngt dess ekonomi. Expansionen har varit förenad med betydande anläggningsinvesteringar och mycket stora kostnader för utvecklingen av nya produkter.

Vidare omnämnes att årsomsättningen gått mycket snabbt upp till 146,5 miljoner kronor under 1966 och man be-

räknade att årsomsättningen 1967 skulle stiga till cirka 180 miljoner kronor.

Företaget har alltså självt angivit orsakerna till den likviditetssituation i vilken det råkat och vilken gav anledning till att söka ett ytterligare stöd från staten.

Ja, vi hade självfallet anledning, såsom jag framhållit, att noga utreda denna situation och vi tillkallade särskild expertis som skulle bistå oss i detta arbete. Vi ville utreda om en kreditgaranti på 10 miljoner kronor skulle vara tillräcklig eller om det skulle komma att visa sig att behovet kanske var större än vad som hade angivits i den ursprungliga ansökan. Likaså ansåg vi det nödvändigt att få en mycket klar bild av lönsamheten hos de skilda produkter som man sysselsatte sig med.

När vi hade tillkallat våra experter fick vi med bankens medverkan tillgång till allt det material, som var erforderligt för vårt utredningsarbete, och all den insyn som var nödvändig. Jag vill gärna framhålla detta, så att ingen missuppfattning skall råda på denna punkt och för att undvika en sådan tolkning av tidigare uttalanden, att vi inte skulle ha haft en tillräcklig insyn.

Vad jag vid något tillfälle velat framhålla är att vi, om företaget några månader tidigare hade tagit kontakt med företagarföreningen och så småningom med kommerskollegium och departementet, kanske på ett tidigare stadium hade kunnat slutföra vårt arbete med utredningen. Detta skulle ha underlättat hela den diskussion som vi sedan fört.

Men, herr talman, lägg märke till vad som står i inledningen till den tidigare nämnda kommunikén, nämligen att vi var överens med företaget om att lämna en kreditgaranti på 3 miljoner kronor i avvaktan på resultatet av pågående utredning. Vi var också överens om en förpliktelse för företaget, innebärande att företaget inte skulle avveckla någon del av verksam-

Svar på interpellationer ang. insyn i företag som åtnjuter lokaliseringstöd, m. m.

heten utan att först underställa staten och Svenska handelsbanken ett sådant beslut. Denna förbindelse, som under-tecknades såväl av företaget som av ban-ken och som innefattade detta krav på kontakt vid en eventuell avveck-ling av någon del av företaget, gällde till den 1 juli.

Våra experter blev så småningom färdiga med sitt arbete, som utmyn-nade i en promemoria, innehållande en rekonstruktionsplan med kapital-engagemang som gick längre än vad som tidigare hade föreslagits. Denna promemoria blev klar vid midsommar-tiden. Då hade vi alltså ungefär en vecka på oss i kanslihuset för att ana-lysera utredningens resultat och för-slag och för att diskutera med före-taget och banken om det kapitalbehov som skulle komma att föreligga.

Vi ansåg detta vara en alltför kort tid och tog därför på nytt upp för-handlingar med Svenska handelsban-ken, som företrädde företaget både i förhandlingarna i maj vid den över-enskommelse som då träffades och vid detta tillfälle. Vi begärde att förhand-lingarna skulle föras så, att en ny kre-ditgaranti kunde lämnas under sam-ma förbindelse från företaget och ban-ken om att ingen avveckling skulle ske utan att den först underställdes sta-ten. Vi var beredda att gå igenom ma-terialt i vår promemoria i så god tid, att nya förhandlingar skulle kunna tas upp omkring den 15 augusti i syfte att klara svårigheterna fram till den 1 ok-tober, till vilket datum den nya för-bindelsen enligt vårt förslag skulle gälla. Det var den 27 juni som vi över-lämnade de skriftliga förslagen till ban-ken, vilka gällde både banken och företaget.

Jag har tidigare i medkammaren om-talat — och därför anser jag mig, herr talman, oförhindrad att göra det också i denna kammar — att jag den 29 juni på morgonen blev uppringd av den som varit bankens företrädare i våra dis-

kussioner. Han meddelade att man från bankens sida var beredd att skriva på den nya förbindelsen och godkänna förslaget om en ytterligare kreditgaranti på 3 miljoner kronor, som skulle inne-fatta det kapitalbehov som vi var över-ens om var nödvändigt för företaget, tillsammans med bankengagemangen, och som vi ansåg vara tillräckligt fram till den 1 oktober.

Det beskedet fick jag alltså från ban-ken på förmiddagen den 29 juni, sam-tidigt som man meddelade att man inte kunde sammanträda med bolagets sty-relse förrän i början av följande vecka. Först då kunde vi få underskriften från styrelsen.

Jag förklarade då att vi kunde ta ett beslut reservationsvis i konselj den 30 juni och sedan expediera det när ock-så bolagets undertecknade förbindelse förelåg.

Som framgått av diskussionen hade jag fått telegram från kommunalmän och fackföreningsfolk där uppe, där man begärde information; man hade inte fått någon information från företaget sida. Jag blev uppringd den 29 på efter-middagen och kunde då meddela — jag ansåg mig förhindrad tidigare — att det inte fanns någon anledning till oro vare sig ute i kommunerna eller bland de anställda. En ny förbindelse, på samma villkor som tidigare, var på väg, vi var överens vid förhandling-arna, och därför kunde man ta det lugnt!

Det var det beskedet jag lämnade, och det är därför jag är så angelägen att offentligt upplysa om det besked som jag hade fått från banken på för-middagen den 29.

Vi tog beslutet reservationsvis i kon-seljen den 30 juni. Det var först på omvägar via arbetsmarknadsstyrelsen som vi — kanske mer av en tillfällig-het — vid ett sammanträde kl. 2 på eftermiddagen den 30 fick besked om att ASEA inköpt delar av Hägglund & Söners verksamhet samt att ASEA an-

Svar på interpellationer ang. insyn i företag som åtnjuter lokaliseringstöd, m. m.

mält att man ämnade företa nedläggelser som skulle beröra omkring 700 anställda.

Det är väl inte förvånansvärt om vi då omedelbart ringde banken och bad om ett sammanträffande, som vi fick på eftermiddagen kl. 16. Vi började sammanträdet med att ge uttryck åt den förvåning som vi kände över att samtidigt som vi fört öppna, förtroendefulla förhandlingar fram till ett resultat enligt bankens besked på morgonen den 29, så hade förhandlingar om en försäljning pågått bakom vår rygg.

Varje annan uppgift är felaktig.

Jag har sett herr Nicolins uttalande i Svenska Dagbladet. Det är alltså offentligt. Jag har själv kommenterat det.

Herr Nicolin hade via en fackföreningsman skickat ett bud! Det behövs sannerligen inga springpojkar, och jag skulle inte tro att fackföreningsfolket är berett att tjänstgöra som springpojkar i det avseendet. Det var förbundsordförande Åke Nilsson, som i ett samtal med herr Nicolin kommit in på dessa frågor, varvid han ställt frågan till Nicolin, om ASEA tänkte köpa Hägglund & Söner. Han fick då beskedet: Inte alls! Det har vi inget intresse av, ty man har i Västerås en tillräckligt stor tillverkningskapacitet för att ta över den tillverkning som sker i Örn-sköldsvik.

Det var detta besked om att det inte fanns något intresse att köpa från ASEA:s sida, som herr Åke Nilsson lämnade mig vid ett tillfälle då vi hade ett sammanträde om en del andra problem — alltså besked i rakt motsatt riktning än vad som skedde.

Jag vet inte om herr Nicolin haft den förhoppningen att Åke Nilsson skulle komma till mig och säga att ASEA var intresserat av att köpa Hägglund & Söner. Åke Nilsson hade emellertid fått en helt annan uppfattning — det har jag kontrollerat i efterhand med herr Åke Nilsson, som självfallet är beredd att stå för den.

Sedan ringde jag av en ren tillfällighet någon dag därefter till Västerås för att tala med direktör Nicolin om andra problem. Ingenting sades då om att det skulle föreligga något intresse från ASEA:s sida att gå in och medverka till att klara upp de här problemen. Jag tror det är en efterhandskonstruktion, eller också är det ett förfärligt misstag från herr Nicolins sida om vilka kanaler man kan använda och vilka besked man i så fall kan lämna för att få till stånd en allvarlig diskussion.

Detta gäller också om de uttalanden, som under hand framfördes, att banken skulle ha underrättat oss om pågående förhandlingar. Ingenting i den vägen har förekommit. Från bankens sida sade man, när man ringde och gav beskedet om den nya förbindelsen på morgonen den 29, att det förhållandet att vi inte gick med på de 7 millionerna utan stannade vid 3 skulle påskynda förhandlingarna för en avveckling av vissa delar av verksamheten där uppe. All right — jag svarade att i den mån man kunde få en uppgörelse, som vi fick prova — det förutsattes ju i förbindelsen — och den skulle visa sig vara lämplig med hänsyn till kapitalbehovet m. m. från företags sida, så hade vi ingenting att erinra. Vi har aldrig gjort några erinringar, och det står ingenting i förbindelsen om att företaget inte skulle kunna få ta upp förhandlingar ända fram till en försäljning. Men vi skulle underställas detta, innan det blev ett slutgiltigt resultat. Det var alltså läget.

Det förvånar mig att det från en av företagsledarnas sida har sagts, att något bestämt besked om ytterligare lån längre fram inte lämnades av regeringen. Det fanns ju ett skriftligt förslag, som var lämnat till banken och som banken hade godtagit. Det är klart att jag delar förvåningen med herr Sundelin, om företags ledning inte var underrättad av banken om det faktiska förhållandet, att vi hade diskuterat oss fram till en överenskommelse om ett nytt kreditengagemang från statens sida.

Svar på interpellationer ang. insyn i företag som åtnjuter lokaliseringstöd, m. m.

Längre kan jag inte komma, och jag har ingen anledning att gå längre. Jag har velat klarlägga läget. Detta framgår väl också ganska klart, om Svenska Dagbladets återgivande av det uttalandet är riktigt, och det har jag ingen anledning att betvivla, vari man från företagsledningens sida säger att »diskussionerna fortsatte därför under natten mellan den 29 och 30, tills vi tidigt på morgonen den 1 juli nådde full enighet».

Avtalet med ASEA och ESAB träffades således efter det att låneöverenskommelsen med regeringen utlöpt, alltså efter kl. 12 på natten. Då var man formellt fri från den förbindelse som man hade undertecknat — den som banken hade meddelat att den på nytt var beredd att underteckna.

Är det så underligt, herr talman, om vi reagerar starkt mot detta? Det är ändå fråga om förtroende mellan människor och mellan institutioner. Här företräder vi staten, medborgarintressena, å den andra sidan har vi att göra med företag och banker. Vi räknar självfallet med att det skall vara möjligt att föra förtroendefulla överläggningar.

Man skall inte vara vänlig i affärer, brukar det heta. Alldeles riktigt, det är en gammal god regel. Men det är inte fråga om vänskap i det här fallet, utan det är fråga om reella ting, bedömningar, tillit till varandra när man förhandlar. Skulle det brista i det avseendet kommer vi in i utomordentliga svårigheter framöver.

Från statens sida är vi angelägna om att återuppta ett förtroendefullt samarbete — det finns många frågor som bör lösas gemensamt — men det är klart att vår vaksamhet kommer att vara större. Vi måste också tillskapa regler som gör det möjligt att undvika sådana händelser som här har inträffat. Vi är indignerade över att på något sätt ha blivit lurade, men det mera reella är ju att de anställda och kommunerna inte har fått veta någonting av vad som förekommit utan fått beskedet efteråt.

Vid resonemangen den aktuella eftermiddagen ställde banken frågan: Om vi underställer er det tilltänkta avtalet, hur skulle ni då ställa er? Svaret blev, att för det första skulle våra experter få göra en snabb prövning av avtalsförslaget. För det andra skulle vi vilja fortsätta förhandlingarna med ASEA-ESAB för att underlätta en övergång, framför allt i Örnsköldsvik men också i Halmstad och kanske på andra platser. För det tredje hade vi velat se vilka kapitalanspråk som hade ställts på staten för att vi härigenom skulle kunna vinna ytterligare tid.

Emellertid fanns ingen anledning för banken och företaget att uppskjuta sina förhandlingar. Man meddelade bara, att en uppgörelse hade träffats. Man behövde inte längre de pengar som staten var beredd att gå in med. Det beslöts då att de 3 miljoner kronor, som tecknats såsom kreditgaranti i maj, omedelbart skulle tas upp för omprövning. De låg ju inom ramen för den diskussion som vi förde.

Man kan ju ge uttryck för sin indignation i olika ordval. Jag har velat klarlägga saken, och jag tror att det är tillräckligt. De som lyssnar eller läser protokollet får själva göra sin bedömning.

Herr talman! Jag hoppas att jag har givit svar på de frågor som ställts av herr Sundelin och även av herr Lorentzon.

Dessutom har herr Lorentzon velat ta upp ytterligare några mera principiella frågor kring dessa problem. Frågan om den ökade insynen har jag berört. Frågan huruvida vi skall gå längre och kräva medbestämmanderätt är ett utomordentligt intressant och viktigt problem. Man har i det sammanhanget anledning att ställa frågan om medbestämmanderätten skall utövas av staten eller av företrädare för de anställda. Den är synnerligen intressant ur skilda synpunkter. De två mittenpartiledarna erbjuder ju nu de anställda inträde i styrelserna, men jag har

Svar på interpellationer ang. insyn i företag som åtnjuter lokaliseringstöd, m. m.

ännu inte sett något besked från de anställdas organisationer om hur de ställer sig till denna propå. Jag tror att det är utomordentligt viktigt att det blir en reaktion från de anställda och deras organisationer i dessa frågor. Skall staten gå in med egna företrädare och utöva medbestämmanderätt, vilket ansvar tar vi på oss i det ögonblicket? Är det ansvaret bara gentemot det kapital som vi eventuellt gått in med, eller är det också ett medansvar för den fortsatta utvecklingen av företaget? Jag tror att det finns anledning att diskutera även de frågorna.

När det sedan gäller den lokaliseringpolitiska aktiviteten försökte jag inte att avsiktligt missförstå herr Lorentzon. Jag ville göra klart att det lokaliseringpolitiska stöd som vi arbetar med, det har vi hittills ansett inte böra eller skola gå ut till de statliga företagen; deras kapitalanskaffning skall ske i annan ordning. Detta betyder inte att vi är inaktiva i detta avseende, att inte diskussioner om en utbyggnad av den samhälleliga verksamheten förekommer, att inte utredningar görs o. s. v. Men problemet får där klaras på ett annat sätt. Såvida man inte lägger om de statliga företagens förvaltningsformer, så att statens företag blir mera likställda med de privata företagen, tror jag inte heller det finns någon anledning att förändra det sätt på vilket vi använder de lokaliseringpolitiska medlen.

Herr SUNDELIN (s):

Herr talman! Jag ber först att få tacka inrikesministern för denna kompletterande redogörelse — jag tror att det var en värdefull och klok åtgärd att lämna den, eftersom diskussionerna på detta område alltjämt är så förvirrade som de i själva verket är. Jag medger att man kan tala om dessa frågor med olika ordval — och jag får kanske erkänna att ordvalet i viss mån beror på vilken rutin man har när man skall

ge sig in i en så här vidlyftig diskussion för att få sagt vad man egentligen vill ha sagt.

Statsrådet nämnde den artikel som fanns i Svenska Dagbladet. Jag läste där bl. a. att Nicolin hade sagt, att man erbjudit 230 av de arbetslösa i Örnsköldsvik plats och möjligheter till arbete i Västerås. Han tillade att 50 av dem som fått erbjudande hade accepterat. Gårdagens tidning i Örnsköldsvik — den enda som trycks där och som har mycket god kontakt med både företagen och arbetarna i området — har en ganska stor rubrik där man meddelar att endast två från Hägglunds har flyttat till Västerås. Tidningen redogör också för hur den ena efter den andra varit där nere och fått erbjudande om sådana arbeten som de enligt sin egen mening inte skulle utföra, varför de åkt tillbaka till Örnsköldsvik.

Jag vill gärna ha sagt detta, därför att någon under hand har talat om för mig att det väl ändå inte finns några arbetslösa i örnsköldsviksregionen, eftersom alla får plats och möjligheter att arbeta åt ASEA. Så är ingalunda fallet. Vi har i dag, såvitt jag förstår, 170 arbetslösa i Örnsköldsvik som friställts från fabriken, och man väntar att antalet skall öka.

Herr LORENTZON (vpk):

Herr talman! Jag är mycket tacksam för inrikesministerns redogörelse om bakgrunden till Hägglundsaffären. Det har blivit klart i varje fall under de sista av dessa dagar, att mycket starka krafter är i rörelse för att söka klara storfinansens undan det spel som man egentligen varit orsaken till. Om inte affären klarlägges ordentligt för folk i allmänhet, kan det ju hända att storfinansens med dess stora press och möjligheter att skapa pressopinion lyckas vända på saken. Därför tycker jag att det var mycket glädjande att inrikesministern lämnade denna redogörelse nu. Jag saknade den faktiskt i inter-

Svar på interpellationer ang. insyn i företag som åtnjuter lokaliseringstöd, m. m. pellationssvaret och efterlyste den därför i mitt debattinlägg här.

Härefter kommer jag till frågan att bygga ut en egen administration i stället för den fristående revisionsbyrån. De banker som tidigare haft den sysslan för samhället har tydligen inte helt skött uppgiften på det sätt man kunnat begära. I varje fall har jag fattat saken så. I annat fall hade väl inte regeringen ändrat administrationen till en s. k. revisionsbyrå. Men varför talar inrikesministern om en fristående revisionsbyrå? Är det därför att byrån är fristående gentemot storfinansen? Om statsrådet menar det, så förstår jag saken bättre. Men då vill jag ställa en följdfråga: När den revisionsbyrån får så stort inflytande som det här blir fråga om, föreligger det då inte risk för att storfinansen köper upp människorna där? Det kan man ju mycket väl göra, eftersom storfinansen betalar bra och kan locka vederbörande även med andra fördelar.

Sedan kommer jag till frågan om medbestämmanderätt i företagen. Centerpartiets ordförande är som bekant direktör i ett av de större cellulosa företagen här i landet. Han gjorde för en tid sedan ett stort utspel, som blev mycket uppmärksammat i TV, radio och press, och sade att arbetarna i hans företag skulle få medbestämmanderätt. Det är riktigt att arbetarna inte har sagt någonting i den frågan, men jag tror heller inte att man kan lösa medbestämmanderätten på det sättet. Om det sitter en representant för arbetarna med i bolagsstyrelsen spelar ingen som helst roll. Vad jag menar med medbestämmanderätt, herr inrikesminister — det framhöll jag också i mitt förra anförande — är att staten skall ha samma medbestämmanderätt som bankerna i och med att samhället satsar pengar i ett företag. Inrikesministern menar nu att statsmakterna påtar sig ett stort ansvar för de anställda, och det är alldeles riktigt. Men det måste samhället göra alldeles

oavsett om staten ikläder sig några förpliktelser i form av satsat kapital eller inte.

I den broschyr från Industriförbundet, som jag antar har distribuerats till samtliga riksdagsmän under gårdagen, sägs det klart och tydligt ifrån att om man måste lägga ned ett företag, så är det samhällets sak att påta sig ansvaret för de anställda. Det kan inte näringslivet göra säger Industriförbundet. Vi vet också av erfarenhet att samhället måste ta det ansvaret. Och då menar jag att samhället måste ha medbestämmanderätt. Det måste följa med ansvaret — som väl ändå inte blir större då än om samhället inte har satsat något kapital.

Slutligen bara några ord om frågan rörande den förlängda varsel tiden. Statsrådet inskränkte sig till att säga att han nyligen har haft överläggningar i den frågan med arbetstagarorganisationer och arbetsmarknadsstyrelsen. Statsrådet sade att arbetsmarknadsstyrelsen skall föra de förhandlingarna vidare för att undersöka möjligheterna att få en förlängning av varsel tiderna till stånd. Någon varselplikt är det dock inte fråga om, framhöll statsrådet, som också tidigare i dag förklarar att han inte har tänkt sig någon lag i det fallet.

De förhållanden som nu råder medför emellertid stora svårigheter inte bara för de direkt berörda utan även för andra. Jag vill här hänvisa till de ordförande i fackföreningar och företagsnämnder som under tysthetslöfte får meddelande om att företaget inom kort skall rationalisera bort en stor del av arbetsstyrkan, flytta produktionen till utlandet eller lägga ned hela driften. Dessa ordförande blir i många fall utsatta för starka psykiska påfrestningar, som de har mycket svårt att klara av. De ser sina arbetskamrater planera för framtiden, likt Karl Birger Andersson i Jan Myrdals senaste bok *Moraliteter* — även om inte alla bor rationaliserade har det lika väl förspänt som denne

Svar på interpellationer ang. insyn i företag som åtnjuter lokaliseringsstöd, m. m.

»friställde Andersson». De vet ingenting om framtiden, de har trott på talet om den fulla — ja, överfulla — sysselsättningen, de planerar för att köpa bil och sommarstuga, de planerar för att möjligen kunna bygga sig ett eget hem, de planerar för barnen som skall in i gymnasiet. Men de vet inte vad ordfrämjanden har vetskap om — att deras framtid inte är så ljus som de själva trott.

Det borde finnas en lagstadgad skyldighet om varselplikt, och varseltiden borde vara så tilltagen att de anställda har möjligheter att i god tid se sig om efter ett annat arbete. Nu kommer meddelandet om inskränkningarna i driften som en chock för många av de anställda. Man tycker att problemet inte skulle behöva vara olösligt, även om det kan vara svårt att lösa.

Chefen för inrikesdepartementet, herr statsrådet JOHANSSON:

Herr talman! Jag skall bara ta upp ytterligare ett par problem till belysning.

Jag är angelägen framhålla att arbetsmarknadsstyrelsens förslag att ett avtal skulle få tecknas med bankerna inte innebar att man ville undandra sig något ansvar och inte heller att man ville minska de ansträngningar som arbetsmarknadsmyndigheterna, kommerskollegium och departementet gör i fråga om granskning av företag då de begär lokaliseringsstöd eller kreditgarantier. Avsikten var att genom denna åtgärd få till stånd en form av dubbel granskning och bedömning av företagen samtidigt som det ansågs att bankerna hade de största möjligheterna till en kontinuerlig uppföljning av företagen. Vi har duktig personal, och det finns även ute i landet — jag tänker på företagarföreningarna — folk som bör ha möjlighet att medverka i den insyn som de nya bestämmelserna kommer att leda till. På samma gång skaffar

vi oss möjlighet att på med bankerna likvärdiga villkor få insyn.

Herr Lorentzon tog upp uttrycket »riktig information», som jag använt i mitt svar. Jag vill säga — och detta angav jag väl även i mitt förra anförande — att om vi, som i detta fall, inte får upplysning om att förhandlingar pågår, så är det bristfällig, oriktig, ej tillräcklig information. Det räcker inte med att en överenskommelse finns, om inte båda de parter som slutit avtalet därom är beredda att ge en tillfredsställande och riktig information.

Det är angeläget att problemet i vilken omfattning vi går in och tar ansvar för företagen, om vi begär medbestämmanderätt, diskuteras innan anspråken ställs. Det skall naturligtvis inte leda till att vi hesiterar inför att i vissa sammanhang gå in också i de privata företagen eller liera oss med sådana företag. Vi har i vårt näringspolitiska program uttalat att vi står öppna här för.

I allmänhet får vi insyn — det material som behövs för en granskning ställs till förfogande. Men när kommerskollegium efter de i detta fall aktuella förhandlingarna begärde att få ta del av det mellan Hägglund & Söner å ena sidan och ASEA-ESAB å andra sidan träffade avtalet så vägrade man till en början att lämna ut avtalet. Ändå gällde det frågan om säkerheterna för de kreditgarantier som var utställda. Det var först sedan vi från departementets sida intervererat via banken som dessa handlingar kom till kommerskollegium. Det finns alltså här en tröghetslag, som det sannerligen gäller att komma till rätta med.

Jag vill, herr talman, göra ett citat ur ett organ som jag ofta läser, nämligen Svenska arbetsgivareföreningens tidning Arbetsgivaren. Den behandlade Hägglundsfallet i augusti månad och skrev då följande: »Med risk för att verka efterklok skall här endast sägas, att andra alternativ för handläggningen av

Interpellation ang. åtgärder för att stimulera byggandet av billigare typer av enfamiljshus

denna fråga varit att föredra.» Det är ett mildt omdöme men i sak oerhört träffande för dem som är informerade om vad som försiggick.

Denna tidning och, hoppas jag, bakom den Svenska arbetsgivareföreningen reagerar alltså mot det förfaringssätt som här tillämpats. Om denna min tolkning är riktig, tror jag att det skall vara möjligt för oss att även i fortsättningen samverka med näringslivets företrädare. Våra erfarenheter är inte dåliga i detta avseende.

Om denna händelse är ett undantag som bekräftar regeln, måste vi angripa undantagen och starkt kritisera dem för att de inte skall upprepas.

För oss är det angeläget att söka ett så gott samarbete som möjligt också med Hägglundföretaget. Vi har goda kontakter med bröderna Hägglund. Jag har givit uttryck för min uppskattning av dem. De är tekniskt utomordentligt kunniga och står bakom en del av de tillverkningsobjekt på vilka företaget bygger upp sin produktion. Att de också känner ett socialt ansvar och ett samhällsansvar har jag intygat vid något tillfälle i ett lunchtal, som har åberopats i första kammaren. För det omdömet står jag även i dag. Därför tror jag att det skall vara möjligt, i den mån det krävs medverkan från staten, att bevara det stora verkstadsföretag som finns i Mellannorrland, och jag hoppas även att det skall kunna utvidgas och bereda tryggad sysselsättning åt många människor.

Härmed var överläggningen slutad.

§ 12

Föredrogs och hänvisades till statsutskottet Kungl. Maj:ts å bordet vilande proposition nr 168, angående viss konsultverksamhet inom televerket.

§ 13

Föredrogs var för sig följande, vid

kammarens nästföregående sammanträde på eftermiddagen gjorda men då bordlagda interpellationsframställningar, nämligen av:

Herr *Enskog* (fp), till herr statsrådet och chefen för finansdepartementet angående beskattningen av ersättning till s. k. dagmamnor, och

herr *Nilsson* i Tvärälund (cp), till herr statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet angående finansieringen av isbrytningen.

Kammaren biföll dessa framställningar.

§ 14

Interpellation ang. åtgärder för att stimulera byggandet av billigare typer av enfamiljshus

Ordet lämnades på begäran till

Herr NILSSON i Kristianstad (s), som yttrade:

Herr talman! Den egna villan är en mycket eftertraktad boendeform. Det är emellertid tämligen svårt för familjer med genomsnittsinkomst att skaffa en villa eller ett radhus. Kostnaden för ett enfamiljshus är nämligen nu så hög, att löntagarna i regel inte har råd att köpa och bebo en egen villa. Egnahemet börjar i växande omfattning att betraktas som något av en lyxprodukt, ett förhållande som är högst otillfredsställande.

Sedan några år tillbaka finns relativt billiga och ändamålsenliga hustyper avsedda för gruppbebyggelse på villa-marknaden. Kommunerna har emellertid förhållit sig avvaktande och i relativt ringa utsträckning aktivt medverkat till att få i gång gruppbebyggelse omfattande sådana villor. En av anledningarna härtill torde vara, att kommunerna själva inte i önskvärd utsträckning förfogar över mark. Till de faktorer, som bidrar till att fördyra den eg-

Interpellation ang. åtgärder för att avhjälpa läkarbristen i Norrland

na villan och som motverkar uppförandet av billigare hustyper, hör nämligen att penningstarka byggfirmor köper upp markområden varigenom de tillförsäkrar sig rätten att bebygga dessa. Sådana köp sker ofta utan större hänsynstagande till markpriset och utan tillräckligt beaktande av bebyggelsen i övrigt i samhället.

Villamarknaden domineras för närvarande i alltför hög grad av spekulationsbyggen. De priser som tas ut ligger i alltför många fall väsentligt över vad som kan anses vara rimligt med hänsyn till produktionskostnaderna. Inte sällan kalkyleras i priserna in vinster som ligger 25 000—35 000 kronor högre än vad som kan betraktas som skäligt. Det är både beklagligt och klanderligt att byggfirmor på detta sätt utnyttjar den rådande bristsituationen på bostadsmarknaden.

Med hänvisning till den anförda motiveringen anhåller jag om kammarens medgivande att till statsrådet och chefen för inrikesdepartementet få framställa följande frågor:

Är statsrådet beredd att medverka till att de billigare hustyperna, av vilka flera finns färdigprojekterade, får en ökad andel av villamarknaden?

Är statsrådet beredd att pröva möjligheterna att beträffande i första hand villor, som uppförts med statliga lån, minska spännvidden mellan å ena sidan den faktiska produktionskostnaden, inklusive skälig vinst, och å andra sidan försäljningspriset?

Denna anhållan bordlades.

§ 15**Interpellation ang. åtgärder för att avhjälpa läkarbristen i Norrland**

Ordet lämnades på begäran till

Herr JÖNSSON i Ingemarsgården (fp), som yttrade:

Herr talman! Den svenska sjukvårds-

krisen är i själva verket en personal-kris. När det gäller antalet vårdplatser ligger Sverige väl till i förhållande till flera västeuropeiska länder, men när det gäller antalet läkare per invånare ligger vi mycket illa till. Enligt WHO-statistiken från 1964 var det endast Portugal, Albanien, Finland och Jugoslavien som hade färre läkare per invånare än Sverige. De flesta länder hade avsevärt fler läkare än Sverige och Sovjetunionen t. o. m. nästan dubbelt så många läkare per invånare som Sverige.

Direkt katastrofal är läkarbristen i Norrland, särskilt beträffande provinsialläkartjänsterna. Norrbottens län hade den 31 mars i år 25 vakanser av 42 provinsialläkartjänster. Västerbotten 17 vakanser av 41 tjänster, Västernorrland 18 av 46, Gävleborg 16 av 38 och Jämtland 8 av 27. Av dessa vakanser var 7 tjänster i Västerbotten, 5 i Norrbotten och 5 i Västernorrland helt utan vikarie. Flera av dessa tjänster lär ha stått tomma i månader — i några fall under ett eller två år.

Sjukhusen, dit de som inte har tillgång till provinsialläkare måste söka sig, är ibland nästan lika illa utsatta. Några exempel: Sundsvalls, Umeå och Bodens lasarett hade i mars 10 procent av läkartjänsterna helt obesatta, Gävle och Sollefteå nästan 15 procent. I Skellefteå och Gällivare var läget ännu värre: 20 respektive 30 procent av tjänsterna stod helt tomma.

Man har nu från medicinalstyrelsens sida försökt att tillfälligt underlätta läkarbristen genom att inbjuda en grupp bulgariska och tjeckiska läkare att praktisera här under några år. Enligt uppgift är dock en stor del av läkarna i de grupper som nu anlant till Sverige specialister, som knappast kan tänkas arbeta som provinsialläkare.

Det är uppenbart att något snabbt måste göras för att avhjälpa den norrländska krissituationen. Genom de många vakanserna blir arbetsbördan för kvarvarande läkare allt tyngre. Det

Interpellation ang. åtgärder för att avhjälpa läkarbristen i Norrland

finns risk för att allt fler läkare söker sig bort från dessa tjänster och att svårigheterna att få de tomma tjänsterna tillsätta ökar. Den enda ljusglimten i denna allvarliga situation är att de läkare som utexaminerats i Umeå i stor utsträckning tycks stanna i Norrland oavsett om de från början varit bosatta där.

Med anledning av vad som ovan anförts anhåller jag om kammarens tillstånd att få framställa följande frågor till statsrådet och chefen för socialdepartementet:

1) Planerar statsrådet åtgärder för att stimulera intresset hos utländska läkare som kan vara särskilt lämpade för tjänstgöring i Norrland?

2) Planerar statsrådet en utbyggnad av den medicinska fakulteten i Umeå?

Denna anhållan bordlades.

§ 16

Anmälades och godkändes andra lagutskottets förslag till riksdagens skrivelse, nr 338, till Konungen i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till förordning om ändrad lydelse av 1 och 3 §§ förordningen den 4 juni 1954 (nr 519) angående kostnadsfria eller prisnedsatta läkemedel, jämte i ämnet väckta motioner.

§ 17

Upplästes följande till kammaren inkomna ansökan:

Till Riksdagens andra kammare

Härmed får jag vördsamt anhålla om tjänstledighet den 24, 29—30 nov. samt den 1 dec. för deltagande i totalförsvarsövning samt för särskilt uppdrag angående Kyrkans krigsplanläggning.

Stockholm den 16 november 1967

Arne Lindberg

Kammaren biföll denna ansökan.

§ 18

Meddelande om enkla frågor

Meddelades, att herr talmannen tillställts tre enkla frågor, nämligen av:

fru *Skantz* (s), till herr statsrådet och chefen för ecklesiastikdepartementet angående utbildning av tandhygienister,

herr *Hylltander* (fp), till herr statsrådet och chefen för jordbruksdepartementet angående ersättning av statsmedel för skador genom översvämningar, och

herr *Sjöholm* (fp), till herr statsrådet och chefen för jordbruksdepartementet angående jakt för nöjes skull.

§ 19

Justerades protokollsutdrag.

Kammarens ledamöter åtskildes här efter kl. 17.46.

In fidem

Sune K. Johansson

Fredagen den 17 november

Kl. 11.00

Förhandlingarna vid detta sammanträde leddes till en början av herr andre vice talmannen.

§ 1

Justerades protokollet för den 9 in-
nevarande november.

§ 2

Svar på interpellationer och fråga ang.
trafikpolitiken

Ordet lämnades på begäran till

Chefen för kommunikationsdeparte-
mentet, herr statsrådet LUNDKVIST,
som yttrade:

Herr talman! Herr Mellqvist har frå-
gat om jag är beredd medverka till att
riksdagen får en så utförlig redovisning
av SJ:s framförliggande planer, att det
blir möjligt att mera ingående diskutera
tillämpningen av 1963 års trafikpolitiska
beslut och när en sådan redovisning
i så fall väntas bli möjlig.

Herr Eliasson i Sundborn har frågat
om jag anser att SJ:s planer på en ned-
läggning av flertalet järnvägsstationer i
landet står i överensstämmelse med mål-
sättningen för den statliga trafikpoliti-
ken och om jag är beredd medverka till
att dessa SJ:s planer snarast understäl-
les riksdagens prövning.

Herr Hamrin i Kalmar har frågat om
jag är villig att låta riksdagen ta ställ-
ning till de principiella linjerna i SJ:s
rationaliseringspolitik innan ytterligare
nedläggningar av järnvägar eller in-
dragning av stationer sker.

Herr Lorentzon har frågat *dels* om
jag anser att de vidtagna och planerade

åtgärderna vid SJ då det gäller lönsam-
hetsundersökningar, vilka föregår ned-
läggandet av järnvägslinjer, den inbör-
des konkurrensen mellan de statligt
ägda trafikföretagen, försäljning av stat-
ligt ägda trafikföretag samt nedlägg-
ningen av en mångfald SJ-stationer,
vara i överensstämmelse med det av
riksdagen år 1963 fattade beslutet om
riktlinjer för den statliga trafikpoliti-
ken, *dels* om jag i övrigt anser den fort-
löpande strukturomvandlingen med be-
folkningsminskning respektive tätorts-
expansionen påfordrar en översyn av
gällande riktlinjer för den statliga tra-
fikpolitiken från riksdagens sida.

Herr Lundberg har bl. a. frågat om
det finns någon genomtänkt och sam-
ordnad plan som ligger till grund för
indragning eller nedläggning av järn-
vägs- och busslinjer samt stationer,
flottleder etc. och i så fall vad den in-
nehåller och om den tar hänsyn till in-
dustrins och befolkningens omflyttning,
bostads- och fritidsproblem, service-
och transportfrågor.

Slutligen har herr Petersson frågat
vilka åtgärder jag ämnar vidtaga i an-
ledning av SJ:s bebadade nedläggning
av 800 stationer inom den närmaste
åttaårsperioden för att tillgodose de
krav på goda kommunikationer perso-
ner bosatta i glesbygder har rätt att
ställa.

Eftersom de olika frågorna har nära
samband med varandra har jag funnit
det lämpligast att svara på dem i ett
samband.

Först en återblick för att ge perspek-
tiv.

Bilismens utveckling under 1950-talet
och hittills under 1960-talet har inne-
burit en genomgripande förändring på

Svar på interpellationer och fråga ang. trafikpolitiken

transportområdet. Det är en internationell företeelse, men det är ingen överdrift att säga att förändringen har varit av större betydelse i vårt land än i flertalet andra länder.

Antalet personbilar har ökat från 200 000 år 1950 till 1 800 000 år 1966, vilket motsvarar en ökning från en bil på 36 invånare till en bil på var fjärde invånare. Sverige har därmed den största biltätheten i Europa. Vidare har antalet utfärdade körkort ökat avsevärt, och de som har körkort kör bil i en helt annan utsträckning än tidigare. 1960 års folkräkning visade att redan då inte mindre än hälften av alla gifta män i åldern 25—54 år hade bil. I åldern 55—64 år var det drygt 30 procent.

Att detta i hög grad påverkar underlaget för den kollektiva persontrafiken är uppenbart. Vi åker ju i stor utsträckning bil även när vi skulle kunna åka tåg eller buss lika bra eller t. o. m. bättre. Detta avspeglar sig i att antalet busstar inte ökat så mycket och att det skett betydande strukturförändringar inom busstrafiken. I än högre grad har persontrafiken på järnväg påverkats.

I fråga om persontrafiken har de nya trafikpolitiska riktlinjerna hittills inte inneburit några större förändringar i regleringssystemet. En del förenklingar och olika åtgärder för att främja en rationell utveckling övervägs, men behovsprövningen som grund för tillstånd till yrkesmässig persontrafik bibehålls.

Förändringarna på persontrafiksidan beror således inte på någon mera liberal tillståndsgivning utan på den allmänna standardutvecklingen i förening med en politik som möjliggjort för allt flera människor i vårt samhälle att skaffa sig bil. Det nya i trafikpolitiken är att vi på ett helt annat sätt än tidigare stöder den kollektiva persontrafiken. Det sker främst genom driftbidraget till SJ och statsbidragen till olönsam busstrafik på landsbygden. De kommunala insatserna för den kollektiva persontrafiken har också ökat.

Godstrafiken har naturligtvis också i hög grad präglats av bilismens expansion. Antalet lastbilar har visserligen inte ökat lika starkt som antalet personbilar. Totala antalet lastbilar var år 1950 80 000 och år 1966 130 000. Men antalet tunga lastbilar — med en maximal last av 5 ton eller mer — har ökat från 5 000 till inte mindre än 45 000, d. v. s. niodubblats. Till detta kommer en mycket kraftig ökning av antalet specialbilar.

Lastbilarna har sedan länge konkurrerat med järnvägarna om godstrafiken. Det gäller inte bara åkeribilarna utan i hög grad också de s. k. firmabilarna. Härvidlag innebär de nya trafikpolitiska riktlinjerna högst väsentliga förändringar. SJ har fått möjlighet att konkurrera på mera likartade villkor genom att man inte längre behöver lämna ut uppgifter om sina fraktavtal till konkurrenterna och genom att man nu har rätt att fördela sina vagnar efter företagsekonomiska bedömningar. Dessutom har transportplikten slopats på affärsbanenätet, d. v. s. den del av järnvägsnätet som skall drivas rent affärsmässigt och som således inte får statsbidrag. På lastbilssidan har tillståndsgivningen ökat så att den i praktiken inte längre utgör något hinder, och avsikten är att den behovsprövning myndigheterna nu utövar skall slopas helt. Den yrkesmässiga lastbilstrafiken kan därmed liksom järnvägen utvecklas där den har bättre förutsättningar än andra transportformer, vilket säkerligen kommer att påverka fördelningen mellan yrkesmässig trafik och firmabilar.

Det är naturligtvis ingen tillfällighet att bilismen har utvecklats så starkt i vårt land. I förhållande till folkmängden har Sverige stor ytvidd. Bilismens utveckling har i hög grad bidragit till att bryta tidigare isolering och praktiskt taget överallt skapat väsentligt förbättrade transportmöjligheter. Stora och små företag har kunnat utvecklas även på platser utan direkt järnvägsförbin-

Svar på interpellationer och fråga ang. trafikpolitiken

delse. Företag i närheten av järnvägsstationer har också utnyttjat de fördelar bilismen kunnat erbjuda. Bilen har skapat ökad frihet i fråga om arbetsplats och bosättning. Samhällsbyggandet har sedan länge i hög grad präglats av bilismen. Den gamla koncentrationen kring järnvägsstationerna har följts av en bebyggelse där de möjligheter till trafik som finns på gator och vägar varit avgörande faktorer. Bilismens utveckling har också haft stor betydelse för utvecklingen inom detaljhandeln och för annan serviceverksamhet. Allt fler utnyttjar bilen och medverkar därmed till ändrade förutsättningar för verksamheten på en rad olika områden. Den fortgående urbaniseringen har också betytt mycket.

Självfallet har våra järnvägar hela tiden haft att anpassa sig till denna utveckling. SJ har här haft den svåra uppgiften att inte endast driva det gamla statsbanenätet utan även ta över ett stort antal enskilda och kommunägda järnvägar som redan på 1930-talet hade stora svårigheter att klara sig. Det är mot denna bakgrund vi bör se utvecklingen vid SJ efter bilismens stora genombrott på 1950-talet.

Särskilt på korta och medellånga avstånd har järnvägen drabbats av en kraftig minskning i resandefrekvensen. På 15 år har antalet resor på avstånd upp till 50 km minskat med drygt 50 procent. Under samma tid har antalet resor på avstånd mellan 50 och 100 km gått ner med ca 40 procent. Denna utveckling kan konstateras i alla länder med en starkt utvecklade bilism. Dessa förändringar i trafikefterfrågan måste givetvis påverka SJ:s verksamhet. SJ arbetar också målmedvetet för att genom rationalisering minska kostnaderna och göra verksamheten mera lämpad för den förändrade trafikbilden.

För att i framtiden fylla sin uppgift som effektivt och konkurrenskraftigt transportföretag måste SJ fortsätta sin strukturrationalisering. Detta innebär i

fråga om persontrafiken bl. a. ett ökat antal expresståg, att trafiken leds genom de tätast befolkade områdena, en koncentration av den snabba trafiken till färre linjer och stationer, överflyttning av den regionala persontrafiken till landsväg — ofta från rälsbuss till vanlig buss — samt avbemannning eller nedläggning av mindre stationer. För trafikanterna medför dessa förändringar i det övervägande antalet fall en förbättrad trafikservice. Som ett färskt exempel på godssidan kan nämnas att den senaste omläggningen av trafiken på övre Norrland innebar en tidsvinst på inte mindre än ett dygn för gods till och från Mellansverige.

Målet för trafikpolitiken är att för landets olika delar säkra en tillfredsställande transportförsörjning till lägsta samhällsekonomiska kostnad. En övergång till landsvägstrafik är därför ofta i god överensstämmelse med riktlinjerna för trafikpolitiken. En sådan övergång blir mera angelägen om därmed förutsättningar skapas för en lönsam landsvägstrafik eller för en starkare inriktning på den ekonomiskt bärkraftiga järnvägstrafiken.

I den mån det inte går att på företagsekonomiska grunder ge en bygd den trafikservice som från samhällets synpunkt är rimlig bör sådan service åstadkommas genom att ersättning utgår av allmänna medel. Som jag tidigare nämnt sker detta bl. a. genom den ersättning staten ger SJ för att täcka underskott på det kvarvarande trafiksvaga järnvägsnätet och de statsbidrag som utgår till olönsam busstrafik på landsbygden. Därutöver gör många kommuner betydelsefulla insatser.

I samband med de av en så gott som enhällig riksdag år 1963 godkända riktlinjerna för den statliga trafikpolitiken gjorde det sammansatta stats- och tredje lagutskottet följande uttalande, vilket också riksdagen godkände.

»Enligt utskottets uppfattning utgör nedläggningen av trafiksvaga bandelar

Svar på interpellationer och fråga ang. trafikpolitiken

en naturlig anpassning till de förändrade förhållanden på transportmarknaden som inträtt bl. a. till följd av bilismens expansion. Riksdagen har också tidigare (SU B 6/58) funnit att rationaliseringsverksamheten inom SJ, omfattande bl. a. nedläggning helt eller delvis av trafiksvaga bandelar, bör bedrivas med kraft. Riksdagen uttalade därvid bl. a. att vissa inskränkningar i järnvägsdriften i framtiden liksom dittills utgjorde ett led i en av den allmänna utvecklingen framtvingad omdaningsprocess, vars förhindrande eller uppskjutande riksdagen icke var beredd att ta de ekonomiska konsekvenserna av.»

SJ:s preliminära bedömningar om den trafik man anser kunna upprätthållas efter år 1975 har av naturliga skäl väckt stor uppmärksamhet. Även om dessa planer är långsiktiga och preliminära, riskerar man naturligtvis att intrycket blir, att SJ nu fattat avgörande konkreta beslut i alla dessa sammanhang. Men så är inte fallet. Redovisningen av antalet kvarvarande järnvägsanstalter med full trafikservice efter 1975 betecknar SJ som en arbetshypotes grundad på preliminära bedömningar. Det är SJ:s uppgift att göra den företagsekonomiska och trafikmässiga bedömningen. Däremot är det inte SJ:s uppgift att göra de sociala och lokaliseringspolitiska värderingarna. I och för sig borde det vara till fördel, att man i god tid får en möjlighet att någorlunda bedöma i vilken omfattning man i framtiden kan räkna med järnvägstrafik mot bakgrunden av utvecklingen på bland annat bilismens område och kravet på en ändamålsenlig och effektiv trafikförsörjning.

En arbetshypotes av det slag SJ redovisat kan inte gärna föreläggas riksdagen för något beslut. SJ måste alltid arbeta med sådana bedömningar och prognoser, men de kan aldrig binda vare sig SJ eller statsmakterna.

En effektiv trafikförsörjning kan inte innebära, att trafiken till varje pris i

fortsättningen skall upprätthållas just med järnväg. Det vore i många fall en dålig lösning. Om vi envist står fast vid att det är tåget som är den enda lösningen på trafikproblemen, då skulle vi få en både dyr och dålig trafikservice i många bygder. Den tekniska utvecklingen och utbyggnaden av vägnätet har gett oss flera möjligheter än tidigare att tillgodose transportbehovet. Det vore oklokt att inte utnyttja de möjligheterna.

Vi kanske kan uttrycka alternativen så här. Just nu satsar vi omkring 200 miljoner kronor per år för att upprätthålla trafiken på det olönsamma järnvägsnätet. Om inte rationaliseringarna fortsätter, kommer kostnaderna för den icke lönsamma trafiken att öka snabbt och möjligheterna för samhället som helhet till insatser i bygder, där särskilda åtgärder är mest motiverade, att minska. Får vi den bästa trafikservice genom att satsa mera pengar över budgeten just på järnvägstrafiken? Kan vi få en tillfredsställande trafikservice eller t. o. m. bättre i vissa fall till lägre kostnad genom att föra över trafiken till landsväg?

Landsvägstrafiken har en större flexibilitet än järnvägstrafiken. I stället för att köra ett helt tåg kanske någon gång om dagen för att hämta upp ett litet antal passagerare kan man många gånger nå bättre service med en buss. Den är mindre och drar inte så stora kostnader. Bussturen kan få en sträckning som bättre motsvarar den aktuella bebyggelsestrukturen. Busstrafiken kan bättre anpassas till varje områdes speciella behov.

Vi bör kanske ett ögonblick tänka efter vad det skulle ha inneburit, om vi i dag hade haft kvar alla de järnvägar som lagts ned under årens lopp. En mängd banor skulle ha trafikerats med tåg, men antalet trafikanter skulle ha varit mycket litet. Människorna skulle i alla fall ha åkt bil eller buss. Driften av sådana järnvägslinjer skulle

Svar på interpellationer och fråga ang. trafikpolitiken

ha kostat oss ofantliga summor i form av löner till personal och kostnader för materiel och annat — kostnader som begränsat våra möjligheter till andra insatser för att bl. a. utjämna olikheter i standard mellan skilda bygder via exempelvis lokaliseringspolitik eller skatteutjämningsbidrag.

Vi vill skapa utrymme för en fortsatt solidaritetspolitik. Men våra resurser är inte outtömliga. Därför måste vi sätta in resurserna där de ger den bästa effekten för människorna. Det gäller en avvägning för att lösa vårdfrågor, utbildningsfrågor, trafikförsörjning och mycket annat. Inom trafiksektorn måste vi då också pröva olika alternativ för att finna bästa möjliga lösningar och satsa på kommunikationer, som har reell betydelse för människorna. Den avvägningen är i varje fall för mig kärnfrågan i hela debatten om järnvägstrafiken.

Nedläggning av trafiksvaga icke lönsamma handlar beslutas efter noggranna bedömningar av Kungl. Maj:t. I varje nedläggningsärendet tas kontakt med t. ex. berörda kommuner och andra representanter för trafikanterna och näringslivet, där bl. a. servicesynpunkter och lokaliseringssynpunkter beaktas och formerna för ersättningstrafiken diskuteras liksom behovet av vägförbättringar och andra åtgärder som kan bli nödvändiga i samband med nedläggningen av järnvägstrafiken.

Det är naturligt att regeringen i enlighet med de av riksdagen antagna riktlinjerna avgör om trafiken helt eller delvis skall läggas ned på en järnvägslinje, bl. a. därför att det i regel har ett direkt samband med den ersättning som utgår till SJ för drift av olönsamma järnvägslinjer. Därutöver betalar inte staten någon ersättning till SJ för de stationer och tåg som är olönsamma. Detta och rent praktiska skäl motiverar att SJ som hittills beslutar om enskilda stationer och tåg.

Vid överflyttning av trafik från järn-

väg till landsväg ingår även vid nedläggning av stationer som en betydelsefull förutsättning att SJ i god tid tar kontakt med berörda kommuner och kommunblock och ser till att det kommer att finnas en efter behovet tillfredsställande ersättningstrafik. Vidare bör SJ:s långsiktiga planer tillsammans med liknande bedömningar från andra trafikföretags sida i god tid kunna hjälpa planeringsråden att överblicka trafiksituationen i stort för länen som helhet. Från SJ:s sida är man självfallet beredd att lämna planeringsråden redogörelser för sin långsiktiga planering. Samtidigt är naturligtvis det utrednings- och prognosarbete som pågår ute i länen av utomordentligt värde för SJ:s bedömningar.

Varje enskild omläggning skall senare föregås av en noggrann bedömning av den art jag nyss beskrivit.

Som bakgrund till SJ:s planer bör också nämnas att under de senaste 3—4 åren har i medeltal över 100 järnvägsanstalter avbemannats per år. Som en intressant upplysning i sammanhanget kan nämnas att en statlig utredning i Norge i år föreslagit att de norska statsbanorna framdeles skall få ett 40-tal bemannade stationer. Denna utveckling som pågår i många länder är i och för sig naturlig eftersom stationernas uppgift i järnvägsdriften ändrats radikalt. De anlades ursprungligen där så behövdes med hänsyn till tågens expediering. När de nu pågående utbyggnaderna av signal- och säkerhetsanläggningar är fullbordade, kommer hela tågrörelsen på SJ:s fulltrafikerade linjer att skötas från 10 å 12 trafikledningscentraler. Uppgiften för personalen på stationerna reduceras då till försäljning av järnvägens tjänster, och det är uppenbart att ett relativt stort kundunderlag fordras för att motivera bibehållandet av denna betjäning. Trafikvolymen är ofta så ringa, att lokal järnvägstrafik inte kan göras lönsam. Underskottet inom affärsbanenätet på

Svar på interpellationer och fråga ang. trafikpolitiken

den här aktuella trafiken har med sedvanliga kalkyler, inklusive full kapitaltjänstkostnad, uppskattats till inemot 100 milj. kr. per år.

Styckeogodstrafiken är i stort sett redan i dag överförd till landsväg. Vid avbemanningen av järnvägsanstalter ordnas den stationära servicen genom godsombud om så bedöms vara motiverat. Dessutom kan alla företag med betydande styckeogodsmängd erhålla direktforsling till och från närmaste knutpunktstation.

Vid nedläggning av vagnslastgodstrafik behövs normalt ingen organiserad ersättningstrafik. Trafikbehovet täcks genom lastbilar i beställningstrafik.

SJ har i dessa sammanhang allt intresse av att det blir en tillfredsställande trafikförsörjning för berörda bygder med en busstrafik ansluten till järnvägsnätet vid närmaste större station (knutpunkt). Busstrafiken medger stor smidighet med bl. a. fler och ofta mer centralt i samhällen belägna hållplatser och kan även i övrigt bättre anpassas efter det lokala trafikbehovet. Bebyggelsestrukturen är vidare i dag mer anpassad till bilism än till järnvägstrafik. Bebyggelsen har i regel utvecklats i anslutning till samhällenas genomfartsvägar. Därmed kan en busslinje många gånger genom sina tätt liggande hållplatser bättre betjäna befolkningen än en enstaka järnvägsstation, dit man ändå måste ta sig med något annat fortskaffningsmedel. Den lokala persontrafiken ombesörjs även invid de större städerna i stor utsträckning med landsvägsbussar. Bussar bör vara ett godtagbart transportmedel även för de mindre orterna.

Rationaliseringen vid SJ är endast en del och samtidigt en följd av den strukturomvandling, som pågår inom landets näringsliv och som på sikt medför ekonomisk expansion och ökad levnadsstandard. Genom att SJ koncentrerar sig på den trafik, som från transportkostnadssynpunkt är lämplig för

järnväg och överför övrig trafik till landsväg, utnyttjas landets resurser bättre. Härav följer för SJ:s del bl. a. minskat behov av kapacitetsutbyggnader samt bättre möjligheter att ge den kvarblivande väsentliga järnvägstrafiken ökad snabbhet och standard.

Jag vill i detta sammanhang betona att den nya trafikpolitiken ger järnvägen nya möjligheter. Genom driftbidraget och andra åtgärder kan SJ bättre än tidigare hävda sig när det gäller den persontrafik och den godstrafik för vilken järnvägen tekniskt, ekonomiskt och kvalitetsmässigt är bäst lämpad. Det gäller bl. a. snabba transporter på medellånga och längre avstånd, där den spårbundna trafikens stora möjligheter att utnyttja modern teknik kan få utomordentlig betydelse.

Rationaliseringen har naturligtvis stor betydelse för SJ som företag och därmed också för personalen. Men den medför självfallet också problem. SJ:s allmänna målsättning är helt naturligt att underlätta de personalförändringar som måste ske. Ett uttryck för detta är den överenskommelse SJ har träffat med Svenska järnvägsmannaförbundet om ett 12-punktsprogram med olika åtgärder för personalen i anslutning till rationaliseringarna och strukturförändringarna vid SJ.

Beträffande övergången från flottning till landtransport bör enligt min mening särskilda studier i varje särskilt fall komma till stånd då nedläggning av en flottled aktualiseras. Det är härvid viktigt att även de samhällsekonomiska synpunkterna kan beaktas. Planeringen av en så omfattande transportomläggning, som en nedläggning av en flottled innebär, bör på ett så tidigt stadium som möjligt göras i samråd med de statliga myndigheterna. Bestämmande för trafikuppdelningen bör därvid i enlighet med riktlinjerna för trafikpolitiken vara att transportererna sker till lägsta samhällsekonomiska kostnad.

Svar på interpellationer och fråga ang. trafikpolitiken

Vad jag nu sagt berör de frågor som har direkt samband med rationaliseringsåtgärderna inom bl. a. järnvägstrafiken. Det har gällt järnvägstrafik och den ersättningsstrafik som kommer om trafiken på en järnväg helt eller delvis läggs ned — d. v. s. de fall då det finns underlag för en busstrafik som ofta blir bättre än den järnvägstrafik som läggs ned. Ett annat men inte mindre viktigt problem utgör transportfrågan för vissa grupper av människor som bor i de områden, företrädesvis i glesbygderna, där det inte finns underlag för busstrafik. Jag anser att vi bör eftersträva en tillfredsställande kollektiv transportförsörjning även där trafikunderlaget inte är så starkt.

Sedan är det en praktisk fråga, hur trafiken skall ordnas i de enskilda fallen. Där är enligt min mening det kommunala engagemanget ofrånkomligt. Den kollektiva trafikförsörjningen handhas redan nu i stor utsträckning av kommunerna. Vi har ett växande intresse från kommunernas sida att aktivt medverka till att de lokala trafikfrågorna löses bättre. Kommunerna har också i många fall gått in i kollektiv trafik genom att ordna med skolbussar och genom att köpa tjänster från taxi-företagare o. s. v.

Det är en viktig uppgift för kommunblocken att ta upp och diskutera dessa frågor. Det kan också vara lämpligt att landstingen tar upp frågan från sina utgångspunkter. Det vore märkligt om vi i en utveckling, där allt flera människor får råd att hålla sig med egen bil och höjer sin standard när det gäller kommunikationsservicen, inte skulle ha möjligheter att lösa frågan om en rimlig trafikförsörjning för grupper i samhället, som har särskilda problem. Men sådana lösningar förutsätter en kombination av insatser med olika trafikmedel, ett samarbete mellan bl. a. SJ och kommunerna, där SJ exempelvis

kan svara för snabba transporter på längre sträckor med tåg, där SJ, kommunala och andra företag som bedriver busstrafik kan klara närtransporterna och matartrafiken till järnvägsstationerna, där kommunerna med lättare fordon än både tåg och bussar i samarbete med exempelvis taxi löser transportproblemen för gamla, sjuka och skolbarn.

Det kommer — som jag ser det — att i takt med den ökande bilismen bli allt svårare att lösa den återstående kollektiva trafikens problem på konventionellt sätt. I samma mån blir det allt naturligare, att man i stället försöker lyfta upp grupper med särskilda svårigheter i dessa avseenden till den standard när det gäller trafikmedel, som börjar vara allmän.

Från kommunikationsdepartementets sida kommer vi att engagera oss aktivt bl. a. i samarbete med den s. k. glesbygdsguppen i uppgiften att finna ändamålsenliga lösningar när det gäller trafikförsörjningen i bygder, där järnvägen inte längre spelar samma roll som förr och därför måste begränsa eller lägga ned trafiken och där kanske inte ens busstrafiken kan klara problemen. Vi har bl. a. tänkt oss en form av modellplanering av trafikförsörjningen i ett kommunblock av glesbygdskarakter. I denna modellplanering kommer också Kommunförbundet att inbjudas att medverka.

I fråga om riksdagens inflytande och möjligheter till insyn vill jag framhålla följande.

Riksdagen kan på olika sätt utöva en fortlöpande kontroll av hur rationaliseringen av järnvägstrafiken fortskrider. I SJ:s lekmannastyrelse ingår representanter för riksdagen. I samband med behandlingen av statsverkspropositionen får riksdagen varje år ta ställning till avgörande frågor för SJ och SJ:s rationalisering. Det sker när riksdagen beslutar om ersättningen till SJ för

Svar på interpellationer och fråga ang. trafikpolitiken

driften av olönsamma järnvägslinjer och när riksdagen tar ställning till SJ:s investeringar.

I samband med att riksdagen år 1963 antog riktlinjerna för trafikpolitiken tillsattes vidare en trafikpolitisk delegation, som har till uppgift att följa utvecklingen i anledning av de beslut, som hittills har fattats när det gäller att uppnå den trafikpolitiska målsättningen. I delegationen ingår i dag — förutom representanter för näringslivet, personal- och fackorganisationer samt olika trafikgrenar — två riksdagsledamöter. För att öka riksdagens insyn i den trafikpolitiska utvecklingen avser jag att föreslå att den parlamentariska representationen i delegationen utökas. Jag vill i det sammanhanget också framhålla att departementet liksom hittills är berett att medverka i diskussioner om regional trafikplanering.

Av den redogörelse jag här lämnat framgår att riksdagen har flera olika möjligheter att påverka de avgörande förutsättningarna för SJ:s rationalisering och planering. Med hänvisning till den närmare prövning som sker i de konkreta fallen och till de olika åtgärder jag nämnt har jag inte funnit det påkallat att förorda en omprövning av de av 1963 års riksdag antagna riktlinjerna för trafikpolitiken.

Denna fråga är utomordentligt väsentlig och en allsidig debatt är naturligtvis mycket värdefull. Det gäller att så långt det är möjligt förena utvecklingens krav på rationella transporter med vår strävan att trygga en tillfredsställande transportförsörjning för landets olika delar. Det är, herr talman, den målsättning vi gemensamt måste söka förverkliga.

Vidare anförde:

Herr MELLQVIST (s):

Herr talman! Jag ber att få tacka statsrådet och chefen för kommunika-

tionsdepartementet för det långa svar som har lämnats på interpellationerna och frågan beträffande aviserade genomgående förändringar av SJ:s organisation. Jag kan emellertid inte dela de slutsatser som statsrådet kommer fram till i svaret. Jag hade väntat att svaret skulle vara mera positivt till den frågeställning som jag i min interpellation har fört fram.

Inte mindre än fem interpellanter och en frågeställare har från olika utgångspunkter tagit upp synpunkter på dessa ganska vittgående planer och ställt dem i relation till 1963 års riksdagsbeslut. Frågeställningen var då närmast om tolkningen av detta beslut eller, som jag säger i interpellationen, den fullmakt som riksdagen ställde i utsikt innebär att riksdagen utan vidare avsäger sig möjligheten att mera ingående diskutera de trafikproblem som i mera markant utsträckning kommer att uppenbara sig under den närmaste tiden. På denna fråga svarar statsrådet med en hänvisning till lekmannainflytandet i järnvägsstyrelsen och till den trafikpolitiska delegationen, som kommer att utökas. Jag drar av svaret den slutsatsen att det inte är statsrådets avsikt att under den närmaste tiden bereda riksdagen möjlighet att debattera spörsmålen beträffande den mycket genomgående rationalisering av SJ, som vi har att vänta.

Beträffande detta problem hänvisar statsrådet till riksdagens möjligheter att ta ställning i samband med anslagsfrågorna. Sett ur riksdagens synpunkt torde det inte råda någon som helst oklarhet om att vi har möjlighet att i samband med statsverkspropositionen till diskussion ta upp vad som där föreslås, dels i fråga om ersättning till SJ för den förlust som uppstår på trafiksvaga linjer och dels i fråga om investeringsanslag för ett bibehållande av järnvägsnätet i de fall det anses påkallat. Vi har även möjlighet att ta ställning till de rationaliseringsåtgärder som föreslås.

Svar på interpellationer och fråga ang. trafikpolitiken

Att vi har denna möjlighet är helt naturligt, men det var inte denna möjlighet frågeställningen närmast gällde, utan den gällde om riksdagen skall beredas tillfälle att närmare få ta del av och diskutera vad som från SJ-ledningens sida aviserats och som vi har att vänta under de närmaste åren. Jag förstår att det ur departementets synpunkt kan vara svårt att ha någon bestämd uppfattning om denna stora problematik, men jag hade nog trott att statsrådet skulle ställa i utsikt att han skulle återkomma till riksdagen, när dessa planer tagit sig mera konkreta uttryck, för att då bereda riksdagen tillfälle att i en »specialdiskussion» ta upp de frågeställningar som pockar på ett ställnings-tagande.

Det har i andra sammanhang under den senaste tiden diskuterats riksplanering från andra utgångspunkter. En sådan allmän riksplanering borde — och jag hoppas att den också kommer att göra det — inkludera en särdebatt kring trafik och trafikomläggning samt det sätt på vilket transportapparaten i framtiden över huvud taget skall kunna betjäna medborgarna.

Jag utgår ifrån att hela transportproblematiken också kommer att få en ganska framträdande plats i denna redan nu diskuterade riksplanering.

Det skulle vara mycket mer att tillägga i de olika avsnitten av den redovisning som här har lämnats, en redovisning som på många punkter sammanfaller med vad som i interpellationen har framförts. Jag skall emellertid inte ta mer tid i anspråk, eftersom det är ytterligare fem interpellanter som från sina speciella utgångspunkter ser på hela denna problematik. Låt mig dock sluta med, herr talman, att än en gång stryka under att det, såsom jag bedömer det, föreligger ett behov för riksdagen att ta upp detta stora spörsmål. Trots allt är SJ, och kommer att vara, livsnerven i transportapparaten, även om den i nuet och kanske även i framtiden blir

utsatt för en allt hårdare konkurrens från bilismen. Men det hindrar inte att många av oss har just detta behov att ingående få ventilera den här problematiken. Därför hade vi trott att också statsrådet skulle inbjuda till en sådan diskussion. Å andra sidan har vi ju möjligheter att ta upp frågan i andra sammanhang.

Herr ELIASSON i Sundborn (cp):

Herr talman! Jag ber att få tacka kommunikationsministern för svaret även om det tacket knappast kan gälla innehållet i svaret, ty det är enligt min mening mycket otillfredsställande och, jag skulle också vilja säga, överraskande negativt.

Redan i våras förekom i pressen uppgifter om att man i SJ räknade med att inom 5—10 år lägga ner 90 procent av antalet järnvägsstationer och hållplatser. Det gav då herr Hedlund anledning att interpellera den dåvarande kommunikationsministern Palme för att få närmare upplysningar i saken. Statsrådet Palme förnekade emellertid all kännedom om dessa planer — han kände inte alls till dem — och han bad för övrigt herr Hedlund om hjälp med att tala om för allmänheten att dessa planer inte på något sätt skulle vara ett uttryck för någonting som statsmakterna önskade eller hade bestämt.

Tre månader senare publicerades från SJ:s sida uppgifter om att man kunde få räkna med att 800—900 bemannade järnvägsstationer skulle läggas ner till och med år 1975. Kvar skulle bli 200—300 bemannade stationer och därtill 400—500 obemannade lastplatser. Efter det att jag genom riksdagens upplysningstjänst begärt närmare upplysningar i saken, beslöt SJ:s ledning att offentliggöra en förteckning över de järnvägsstationer som, enligt dessa prognoser mer eller mindre säkert kunde bedömas, skulle bli kvar efter år 1975.

Det är fullt förklarligt, herr talman, om dessa chockartade uppgifter väckt

Svar på interpellationer och fråga ang. trafikpolitiken

stor oro bland allmänheten. Det gäller inte minst de som arbetar inom företaget, som är beroende av SJ:s trafik. Lika naturligt är det att de väckt oro bland SJ:s egen personal, som många gånger haft svårt att förstå intentionerna hos ledningen i Stockholm.

En nedläggning av flertalet järnvägsstationer i landet skulle innebära en genomgripande förändring av våra kommunikationer. När riksdagen 1963 tog ställning till riktlinjerna för den framtida trafikpolitiken svävade den i fullständig okunnighet om att så här radikala förändringar kunde bli aktuella inom få år.

Mot denna bakgrund har jag frågat kommunikationsministern om han anser att SJ:s planer på en nedläggning av flertalet järnvägsstationer i landet står i överensstämmelse med målsättningen för den statliga trafikpolitiken och om han är beredd att medverka till att dessa SJ:s planer snarast underställs riksdagen för en mer principiell bedömning.

Tyvärr måste jag beteckna kommunikationsministerns svar som överraskande negativt. På den första frågan svarar statsrådet Lundkvist inte direkt, men hans uttalanden måste tolkas så, att han anser att denna omfattande nedläggning helt överensstämmer med den beslutade trafikpolitiken. Som svar på min andra fråga ger kommunikationsministern besked om att han inte är intresserad av att riksdagen gör någon ny principiell bedömning av trafikpolitiken med anledning av SJ:s långtgående nedlägningsplaner.

Man får, herr talman, närmast det intrycket att kommunikationsministern helt delar SJ:s planeringsexperters uppfattning om fördelarna av att föra över även persontrafiken på landsväg. Man skulle t. o. m. kunna säga att kommunikationsministern förefaller mer entusiastisk än vissa SJ-experters inför denna genomgripande trafikomläggning.

Det är obestridligt att den snabbt

växande bilismen försvagat järnvägar-
nas trafikunderlag, särskilt på kortare
avstånd, och att detta gör det svårare
för SJ att upprätthålla persontrafik. Det
är uppenbart för alla. Jag vill inte för-
ringa detta problem, men det måste
ändå sägas att SJ:s egna åtgärder ibland
förefaller att öka svårigheterna. SJ har
ibland på landsväg satt in bussturer som
enligt många mening direkt konkurre-
rat med tåg- och rälsbussförbindelser;
därmed har man fått ett sämre trafik-
underlag för persontrafik på järnvägen,
och så har resultatet blivit indrag-
ningar.

Man kan också fråga sig om SJ utnytt-
jat alla möjligheter att åstadkomma en
ökad persontrafik, t. ex. genom ett mer
radikalt rabattsystem. Jag vill bl. a. fä-
sta uppmärksamheten på att det statliga
järnvägsföretaget i Kanada 1962 införde
ett nytt service- och prissättningssystem
som tre år senare utsträcktes till hela
järnvägsnätet. Förutom en del service-
åtgärder — bl. a. kortare restider, bätt-
re vagnmateriel, särskilt på långa sträc-
kor, fria måltider för sovvagnspassage-
rare på vissa linjer — infördes nya
taxor med rabatter som skulle utjämna
resefrekvensen med maximalt utnytt-
jande av vagnparken som följd. Den
största rabatten, maximalt 58 procent
inom vissa regioner, gäller de flesta da-
gar utom söndagar och helgdagar under
tiden oktober—maj. Resultatet blev en-
ligt de upplysningar jag har införskaf-
fat, att trafikvolymen ökade med 56
procent från 1962 till 1964 och med yt-
terligare 12 procent under åren 1965
och 1966. Under samma tid ökade bil-
jettintäkterna med 25 respektive drygt
15 procent.

Det är för mig en smula överraskan-
de att kommunikationsministern är näs-
tan mer entusiastisk än SJ:s planerings-
experter när det gäller att föra över per-
sontrafik från järnvägarna till lands-
vägarna. Jag vill ingalunda påstå att
landsvägsbussar saknar fördelar. Visst
har de sina fördelar, särskilt på kor-

Svar på interpellationer och fråga ang. trafikpolitiken

fare sträckor. SJ:s planer kommer emellertid att innebära att avstånden mellan järnvägsstationerna blir ganska långa. Situationen blir en annan om landsvägsbussar skall ersätta rälsbussar och tåg även på längre sträckor. I mitt eget län skulle ett realiserande av de nu signerade planerna innebära att avståndet i vissa fall blir ungefär 10 mil mellan två järnvägsstationer; det finns exempel på detta i Västerdalarna.

Kan man då generellt påstå att omläggningen kommer att innebära lika stor eller till och med större bekvämlighet för de resande? Jag tror det inte. Restiden blir för många längre. Vi får inte heller glömma bort att det, med stigande biltäthet, blir större trafikstockningar i och omkring de tätorter dit SJ:s matarbussar skall gå. Tåg och rälsbussar är ju oberoende av annan trafik, och det är väl en fördel som får ökad betydelse med stigande biltäthet.

Man kan inte heller bortse från, herr talman, att oron inför dessa omfattande nedläggningsplaner också hör samman med att befolkningen i många bygder betraktar vad man nu upplever som svikna löften. Persontrafiken på en handel har dragits in eller kanske helt lagts ned.

Man anser sig ha fått löfte om ersättningstrafik, och när den har pågått några år hotar det statliga bussbolaget att lägga ned all busstrafik om inte kommunerna betalar kostnaderna. Tydligt anser kommunikationsministern att det är alldeles naturligt att de fattiga glesbygdskommunerna och landstingen skall ta konsekvenserna av den avfolkning, som vi har i glesbygderna och som ofta är ett resultat av såväl omställningar i näringslivet som regeringens och myndigheternas medvetna styrning.

Jag håller med kommunikationsministern om att lösningen av glesbygdens trafikproblem är ett viktigt spørsmål. Men jag vill inte vara med på den tankegången att man utan vidare skall vält-

ra över dessa kostnader på fattiga glesbygdskommuner eller att landstingen skall gripa in. Jag frågar mig om det inte här finns skäl för riksdagen att göra en samlad, principiell bedömning av dessa problem — hur ersättningstrafiken skall ordnas, hur kommunikationsfrågorna skall lösas i de glesbygdsområden där det inte ens är möjligt att f. n. få en busstrafik lösnande.

Jag vill inom parentes säga, herr kommunikationsminister, att man verkligen kan fråga sig om de statliga busslinjerna alltid är anpassade till glesbygdens speciella problem. Varför finns det inte i en del utpräglade glesbygdsområden med svagt trafikunderlag små, billigare bussar? Man kör med stora bussar, som naturligtvis är dyrare i drift. På det kan man ju svara att man måste vara beredd på att kunna klara vissa toppar i trafiken. Men om det faktiska resultatet är att man kör med en stor buss och hävdar att den inte är lösnande, måste man väl konstatera, att en mindre och billigare buss är bättre än ingen buss alls.

Jag tror inte det går att bestrida, och det har inte heller SJ:s experter bestritt, att en nedläggning av 800 à 900 järnvägsstationer kommer att betyda en försämrad service för många människor och många orter. Resultatet blir troligen att många resenärer i stället för att åka buss först några mil och sedan byta till tåg kommer att ta bilen i större utsträckning. Därmed får vi självfallet också ökad landsvägstrafik, längre bilköer och även större behov av parkeringsplatser.

Jag tycker att det vore mycket intressant, om man kunde få en närmare redogörelse för hur SJ:s planeringsexperter ser på dessa problem. Vilka återverkningar får en så här radikal omläggning på SJ:s persontrafik, på biljettinkomsterna? Hur kommer ett minskat resandantal att påverka järnvägsförbindelserna efter år 1975, och hur kommer ytterligare tågindragningar att

Svar på interpellationer och fråga ang. trafikpolitiken

påverka resetraffiken på medellånga och längre sträckor? Hyser kommunikationsministern inga farhågor på denna punkt?

Jag tycker också, herr talman, att det är märkligt att kommunikationsministern inte berör problemet om den ökade belastningen på vägarna och konsekvenserna ur trafiksäkerhetssynpunkt vid en omfattande överföring av trafik från järnväg till landsväg. Det är uppenbart att trafiksäkerheten är större i den spårbundna trafiken än på landsvägarna.

Detta är också ett motiv för att se problemet i dess stora sammanhang. Om jag inte minns fel står det i det nya näringspolitiska program som det socialdemokratiska partiet offentliggjort, att företagen måste ta större hänsyn till samhällets investeringar och de samhällsekonomiska synpunkterna. Jag förmodar att detta hör samman med lokaliseringpolitiken, och i princip råder det då inga som helst meningsskiljaktigheter mellan oss, eftersom detta varit anledningen till att centern så kraftfullt krävt en aktiv lokaliseringspolitik. Skall då inte också ett statligt företag beakta de samhällsekonomiska synpunkterna vid bedömningen av sin framtida investeringspolitik? Skall SJ:s nedläggningsplaner realiseras utan hänsynstagande till de lokaliseringpolitiska konsekvenserna för hundratals orter här i landet med mindre eller större samhälleliga investeringar?

Uppenbart är väl att en så genomgripande förändring av kommunikationerna som det här är fråga om kan skapa ett ändrat underlag för lokaliseringpolitiska insatser och i vissa fall helt omöjliggöra sådana. Herr talman! Detta är synpunkter som också framförts i interpellation från socialdemokratiskt håll.

Riksdagen är säkert enig om att SJ liksom andra företag måste rationalisera driften — det framstår naturligtvis som självklart för oss alla. Inte heller

kan SJ kritiseras därför att företaget bedömer sådana här problem främst från företagsekonomiska synpunkter, och kommunikationsministern understryker ju också att detta är SJ:s uppgift.

Jag vill också tillägga att jag tycker det är bra att SJ:s experter nu har talat om vad de anser. Nu bör regering och riksdag bedöma om nedläggningsplanerna överensstämmer med de sociala, lokaliseringpolitiska och samhällsekonomiska synpunkter som statsmakterna måste beakta.

Kommunikationsministern säger att kärnfrågan i debatten om järnvägspolitiken är avvägningen inom trafiksektorn, och det ligger åtskillig sanning i det. Vi måste pröva olika alternativ för att finna den bästa möjliga lösningen på problemet, sade statsrådet. Javisst, men det kan man ju inte göra, om de företagsekonomiska förutsättningarna skall vara helt avgörande. I stället måste en från mera allmänna och principiella synpunkter gjord prövning av statsmakterna vara avgörande, en prövning där de sociala och samhällsekonomiska skälen beaktas. Och den prövningen kan inte SJ göra, det är alla på det klara med. Ur den synpunkten är det underligt att statsrådet nu avvisar tanken på att riksdagen skall få tillfälle att göra en samlad, principiell bedömning av SJ:s planer, vilka var helt okända när beslutet om trafikpolitiken fattades för fyra år sedan.

Jag kan här inte underlåta att uttala min förvåning över de stora skillnaderna vid behandlingen av trafikomläggningar. Om persontraffiken på en liten bandel lägges ned kräver detta ett omfattande remissförfarande.

Kommuner, näringsliv och länsstyrelser skall få yttra sig och sedan går ärendet så småningom till Kungl. Maj:t för slutgiltigt avgörande. Då har Kungl. Maj:t att bedöma om en sådan nedläggning av persontrafik får genomföras med hänsyn till sociala, lokaliseringspo-

Svar på interpellationer och fråga ang. trafikpolitiken

litiska och andra allmänna synpunkter. Om trafiken läggs ned kan Kungl. Maj:t föreskriva hur ersättningstrafiken skall ordnas, hur vägupprustningen skall utformas o. s. v.

Detta gäller alltså även om persontrafiken läggs ned på en ganska kort bandel. I princip kan emellertid SJ, om det bara går ett tåg mellan Boden och Stockholm, dra in nästan varenda station på denna sträcka utan att riksdagen eller statsmakterna på något sätt får göra en bedömning av vad detta innebär ur lokaliseringspolitiska och ekonomiska synpunkter. Detta är en orimlighet.

Jag har aldrig tänkt mig att riksdagen skulle pröva varje indragning av en järnvägsstation eller hållplats, men jag vill poängtera att riksdagen och statsmakterna måste få möjlighet att med hänsyn till de oerhörda förändringar som har aktualiserats pröva trafikpolitikens inriktning på nytt.

Kommunikationsministern inbjuder som sagt inte riksdagens ledamöter — »valda ombud för Sveriges folk», som det brukar heta i trontalet — till en sådan principiell bedömning av hur det skall bli med »hela folkets järnväg». Jag kan dock försäkra kommunikationsministern att centern, om inte han vill det, kommer att försöka se till att vi vid nästa års riksdag verkligen får diskutera igenom dessa frågor och ta ställning till principerna för trafikpolitiken. Det framkom redan vid fjolårets riksdag krav från centerhåll på en omprövning, och skälen härför har blivit ännu större med de planer som SJ nu har redovisat.

Till sist, herr talman, kan man inte undgå den reflexionen att det brister mycket när det gäller planeringen i vårt samhälle. I varje län pågår nu sedan åtskilliga månader ett omfattande utredningsarbete för den s. k. länsplaneringen. Den skall ju bl. a. ge underlag för en bedömning av lokaliseringspolitiska insatser i framtiden. Det har

sagts i statsmakternas direktiv för denna planering och detta prognosarbete, att man skall beakta olika samhällsliga verksamheter, serviceanordningar och sådant. Det är då märkligt, herr talman, att när detta prognos- och planeringsarbete är inne i sitt mest intensiva skede presenterar SJ prognoser om en förändring av kommunikationerna, som radikalt kan rubba förutsättningarna för utvecklingen i länens olika delar. Här kan man, herr talman, med all rätt påstå att den ena samhällshanden inte vet vad den andra gör.

Herr **HAMRIN** i Kalmar (fp):

Herr talman! Också jag tackar för svaret, också jag är missnöjd. Jag skall motivera varför.

Först skall jag börja med en fråga som är lätt att besvara för statsrådet: Har statsrådet lagt pussel? Om så är fallet, vet vi båda två att det är ganska irriterande att mitt i ett sådant nöje finna att någon eller några bitar är borta. Det är ännu mera dystert att, när man sedan försöker få bilden hel, se ett gapande hål i den bild som man lagt ihop. Ett pusselspel pågår för närvarande, som för övrigt föregående talare nämnde, av planeringsråden runt om i landet. De håller på med en samhällsplanering, där man tar hänsyn till eller försöker infoga lokaliseringsfrågorna när det gäller industri och bostäder, fritidsbyggelse, miljövärd och kommunikationer i sitt sammanhang. Så finner då planeringsrådet plötsligt att en bit fattas.

Nu vill jag för att undvika alla missförstånd då det gäller min uppfattning förklara att det är här regeringens stora ansvar ligger, det är inte SJ som bär det ansvaret. SJ är till för att bedöma de trafikekonomiska synpunkterna. De samhällsekonomiska synpunkterna på kommunikationerna är faktiskt så komplicerade att de måste bedömas på annat håll. Besvärliga frågor brukar man ta upp i riksdagen. Jag kan möjligtvis

Svar på interpellationer och fråga ang. trafikpolitiken

säga att det gjordes 1963, men bekymren har inte minskat, utan snarare ökat sedan dess. Det kanske ändå finns skäl, trots svaret från kommunikationsministern, att fundera på denna fråga en gång till.

Det är inte bara trafikekonomiska överväganden det här gäller, utan det är lokaliseringspolitiska och sociala frågor. Hur ställer sig det hela samhällsekonomiskt?

Det gäller kontakten med län och kommuner, och jag har varit på det klara med långt innan jag fick svaret att SJ försöker hålla den kontakten vid sina trafikekonomiska överväganden. Men jag vill inte påstå att det gäller samråd, utan det gäller information till länen och kommunerna. Jag kan i det fallet ta ett exempel. Även med risk för att bli betraktad som bygderomantiker tar jag det från det län som jag bäst känner till, mitt eget län. Sedan 1950 har vi i Kalmar län drabbats av nedläggning av 15 bandelar, och det rör tillsammans 567 kilometer. Frågan om nedläggning av ytterligare fyra bandelar om 120 km är under utredning, och två av dessa är normalspåriga. Jag är helt på det klara med att en nedläggning av smalspåriga järnvägar — för den händelse det ur samhällsekonomisk synpunkt inte är riktigt att bredda dem — kan vara mer än väl motiverad. Jag är också införstådd med att landsvägstrafik många gånger kan innebära bättre service för vissa bygder än en smalspårig järnväg. Det är alltså inte dylika nedläggningar jag vänder mig emot, utan frågan är: Fyller kommunikationsväsendet på detta sätt riktigt sin samhällsplanerande uppgift?

Vi kommer — för att återgå till Kalmar län — enligt de planer som SJ har redovisat för allmänheten i den broschyr vi haft utdelad i bänkarna, att få ha kvar en enda järnväg med persontrafik, nämligen Kalmar—Nybro—Emmaboda, vilken är ungefär 60 km lång. Detta innebär att av de inom plane-

ringsrådet skisserade regionerna inom Kalmar län endast en — Kalmar—Nybro — får tillgång till persontrafik på järnväg. För regionerna Oskarshamn, Västervik, Hultsfred—Vimmerby, som planeringsrådet också satsar på, kommer i så fall den pusselbit som jag tidigare talat om att fattas.

Jag har tacksamt noterat att statsrådet i svaret nämner den arbetsgrupp som sedan förra hösten i kanslihuset grubblat på vilka åtgärder som måste till för att glesbygdsbefolkningen skall få rimlig samhällelig och enskild service. Det är bra, men också härvidlag måste sjölvfallet kommunikationerna — på järnväg eller på landsväg — tagas med i bilden som en av de stora frågorna.

Då kommer vi in på nästa fråga: Vad sker med våra landsvägar när järnvägarna läggs ned? Vi vet att medeltilldelningen för förbättring av vägarna, liksom medeltilldelningen för många andra ändamål, måste hållas igen av samhällsekonomiska skäl. Vi vet också att medel i särskild ordning avsatts för att förbättra landsvägarna i områden där en järnväg läggs ned. Men icke förty räder härvidlag en eftersläpning, som får stora verkningar för de bygder som drabbas av järnvägsnedläggning.

Jag läste häromdagen en tidningsartikel rörande nedläggningen av persontrafiken på linjen Berga—Kalmar. Det påmindes där om att den landsväg som skulle användas för ersättningstrafiken inte lämpar sig för busstrafik i den omfattning som det skulle bli fråga om. Från SJ-håll förklaras enligt artikeln: »Vi är medvetna om att trafikförhållandena på vissa sträckor av väg 34 är besvärliga. Men vi anser att vi kan ta oss fram med våra bussar och vi har andra håll som är betydligt besvärligare.» Jag betvivlar inte att det finns vägar där förhållandena är ännu besvärligare, men jag betvivlar att det är riktig politik att först verkställa en järnvägsnedläggning och därefter börja fundera

Svar på interpellationer och fråga ang. trafikpolitiken

över hur det är med landsvägarna i det aktuella området.

Vid flera tidigare tillfällen har jag påpekat att SJ skall göra trafikekonomiska bedömningar. Jag tvivlar starkt på att de två parlamentariker som sitter i SJ:s styrelse skulle vara särskilt tilltalade av att få ansvaret att bedöma SJ:s beslut ur samhällsekonomisk synpunkt. Jag tror att det vore en orimlig uppgift för dem, och det är inte heller meningen. Det framgår av svaret att SJ skall göra de trafikekonomiska bedömningarna och då måste de samhällsekonomiska bedömningarna göras på annat håll så att det verkligen blir en helhetsbild. Detta är ett svårt problem — det har påpekats många gånger — och jag säger ännu en gång att det ankommer på riksdagen att lösa svåra problem.

Jag kan återopa ett uttalande av Sven Dahl, professor i ekonomisk geografi vid Handelshögskolan i Göteborg. Han säger: »Låt SJ tänka samhällsekonomiskt och inte företagsekonomiskt!»

Jag vill bara ännu en gång påpeka, att SJ inte är det organ som skall tänka samhällsekonomiskt, utan att det är andra som skall göra det. Jag vill likasom herr Eliasson påpeka att dåvarande kommunikationsministern så sent som i våras tydligen inte hade någon aning om den ganska revolutionerande utredning, som SJ nu har låtit publicera, låt vara att det gäller en arbetshypotes och inte ett av SJ fastslaget program som man tänker följa. Men en sådan arbetshypotes måste ju innebära väsentliga samhällsekonomiska problem och spörsmål.

Det är självklart att både regionplanering och lokaliseringspolitik och mycket annat förutsätter en vettig kommunikationsplanering. Senast i Sveriges industriförbunds uttalande för hösten påpekas det viktiga i en riktig och effektiv regionplanering, och jag vill bara understryka att den synpunkten är riktig. Jag tror att jag återger det hela rätt om jag säger att det i svaret står att

dessa förändringar i övervägande antalet fall medför för trafikanterna en förbättrad trafikservice.

Jag ställer mig då frågan: Vad är det då som gör att det blir så stor opposition från olika håll? Det är inte bara de sex interpellanterna och frågeställarna här i kammaren jämte de som finns i medkammaren det här gäller utan också alla uppvaktningar hos kommunikationsministern titt och tätt om dessa trafikproblem. Jag har själv inte deltagit i några sådana uppvaktningar, även om jag varit uppe hos SJ och väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, men jag skulle föreställa mig att den strömmen är ganska strid. Det måste ändå finnas något mera än konservatism i tänkandet som gör att oron är så stor som den är ute i bygderna och länen. Det kan väl ändå inte vara så att det är svårigheten att ställa om tänkandet och önskan att bibehålla det som nu finns som gör att det föreligger svårigheter att få till stånd en bättre lösning; det måste finnas något annat som gör oron så stor som den är.

Jag har påpekat att den samhällsekonomiska bedömningen måste bli föremål för riksdagens behandling. Vad som har hänt efter 1963 ger anledning till att ta upp denna fråga på nytt. Det är inte rimligt att SJ ensamt med enbart sin trafikekonomiska bedömning beslutar att nedlägga 80 procent av våra järnvägslinjer. Teoretiskt sett har Kungl. Maj:t inte anledning att lägga sig i en sådan sak, och ännu mindre riksdagen. Jag tror att det är felaktigt att handlägga frågan på det sättet.

Jag läste i en liten notis i tidningen härom dagen att ett statligt organ tänkte avskaffa sig självt. Den som anser att det finns möjligheter att rationalisera även statlig förvaltning och därmed spara både tid och pengar gjorde kanske den reflexionen att det var bra att organet tog ett eget initiativ. Men när jag såg litet närmare efter var det faktiskt järnvägsrådet som ämnade avskaffa sig självt. Jag tyckte för min del att tid-

Svar på interpellationer och fråga ang. trafikpolitiken

punkten i det fallet var en smula olämplig och ville undersöka vad anledningen var. Med den aktivitet som järnvägsrådet har visat på sistone kanhända det i och för sig inte var så märkligt att det föreslog sitt eget avskaffande, men själva tanken bakom järnvägsrådet tror jag är riktig.

Institutionen tillskapades år 1908 och fick sina senaste instruktioner år 1932. Rådet har 27 ledamöter från olika håll och är avsett att hålla kontakten mellan SJ och näringslivet. Man kan med järnvägsrådets motivering säga att det nu finns andra organ som sköter detta och att de bör vara till fyllest. Därutöver motiverades avskaffandet med omorganisation inom SJ:s styrelse, men denna motivering accepterar jag inte. Jag upprepar att SJ:s styrelse har hand om de trafikekonomiska synpunkterna.

Järnvägsrådet tillkom för ett helt annat ändamål, nämligen för den kontakt som behövs mellan samhället och SJ vid de samhällsekonomiska bedömningarna och planeringen i stort. Frågan om att avskaffa järnvägsrådet ligger nu hos kommunikationsministern för bedömning, och jag vill inte påstå att det finns anledning att bibehålla det med rådets nuvarande inställning till sin uppgift. Men när kommunikationsministern skall ta ställning till huruvida järnvägsrådet skall avskaffas eller inte, bör han se till att kontakten mellan SJ:s planerande myndigheter och näringslivet upprätthålles. Det är till sist riksdagens uppgift att bedöma huruvida denna kontakt fungerar på ett riktigt sätt.

Jag tror inte på kommunikationsministerns sätt att lösa dessa frågor genom att tillsätta ytterligare några parlamentariker i trafikdelegationen. Frågorna är så svåra även ur rent opinionsmässigt synpunkt att jag inte heller tror att Kungl. Maj:t i kommunikationsdepartementet kommer att kunna lösa dem. Min uppfattning är att det till sist blir riksdagen som på nytt får ta ställning i detta ärende.

Herr LORENTZON (vpk):

Herr talman! Liksom övriga interpellanter framför jag mitt tack till kommunikationsministern för svaret på min interpellation, även om jag i likhet med dem inte är helt nöjd med det svar som lämnades.

Kommunikationsministern har helt förbigått vissa frågor, närmast dem jag ställde om lönsamhetsundersökningarna, den inbördes konkurrensen mellan de statligt ägda företagen och vidare försäljningen av statligt ägda företag.

Som det har sagts förut, råder det oro ute i bygderna, inte bara bland folk i allmänhet utan även bland SJ-personalen. Den oron har i viss mån orsakats av att SJ på senare tid i så stor utsträckning utannonserat extra ordinarie befattningar. Bland SJ-personalen råder den uppfattningen, att man har ett stort personalöverskott och att SJ:s handlande är ett uttryck härför. Detta personalöverskott kommer att bestå lång tid framåt och kommer givetvis att ökas ytterligare av de rationaliseringsåtgärder som SJ undan för undan vidtager.

De frågor, som människor i dag ställer rörande statens järnvägars trafikpolitik och som framför allt har inspirerats av meddelanden om nedläggning av en mängd stationer, är i första hand: Skall SJ vara ett affärsdrivande verk eller skall det vara ett service- och samhällsfrämjande företag? Här skulle jag i första hand vilja knyta an till vad riksdagen beslutade 1963 i anslutning till en regeringsproposition om principerna för statens trafikpolitik. Dessa principer fastställdes att framför allt gälla den s. k. fria konkurrensen mellan olika trafikföretag och olika slag av trafikföretag. En sådan konkurrens ansågs gynna trafikanterna och vara av samhällsekonomisk intresse. I propositionen var det klart ut sagt att det gällde att skapa ett mera konkurrensfrämjande system på transportmarknaden. Den utredning som propositionen byggde på

Svar på interpellationer och fråga ang. trafikpolitiken

förklarade: »En trafikrörelse som bär sig främst i kraft av sin monopolställning saknar ofta tvingande anledning att vidtaga konkurrensreducerande åtgärder.»

Detta påstående innebar givetvis en anmärkningsvärd förebräelse mot ledningen för SJ, och det är förvånande att inte järnvägsstyrelsen den gången reagerade mot det i ett tydligt uttalande. Det gällde här för SJ inte endast att på den öppna marknaden konkurrera med privata trafikföretag, utan SJ:s olika trafikföretag skulle också konkurrera sinsemellan, vilket de också gör, hur underligt det än låter i det här sammanhanget. Vidare skulle en stor del av järnvägstrafiken överföras till landsväg.

Riksdagsbeslutet år 1963 gällde även en hel rad andra frågor, som jag av tidsmässiga skäl inte skall uppehålla mig vid i detta sammanhang. Vid 1963 års riksdag, då denna proposition behandlades, reagerade den kommunistiska riksdagsgruppen mot de förslag som gruppen ansåg vara felaktiga, och i en egen motion den gången ställdes förslag, vilka jag nu skulle vilja referera till.

Den kommunistiska gruppen ansåg för det första att det var felaktigt att för den privata företagsamheten underlätta en utbyggnad av verksamheten i de trafikekonomiskt fördelaktigaste områdena, för det andra att det måste vara felaktigt att SJ:s olika företag sinsemellan skulle konkurrera om kunderna, för det tredje att SJ:s trafikpolitik främst måste ta hänsyn till sociala och näringspolitiska frågor i de olika befolkningsområdena och att SJ också skulle vara ett samhällsfrämjande serviceföretag och därmed »ta på sig ansvaret för att befolkningen tillfredsställande är försörjd med transporter och kommunikationer».

Herr talman! Jag skulle vilja övergå till att säga några ord om de lönsamhetsundersökningar som föregår ned-

läggningen av SJ:s järnvägar. Dessa lönsamhetsundersökningar bedrivs som bekant vid SJ:s driftsexpeditioner. Under detta arbete tas kontakt med en rad olika institutioner. Även trafikanterna har möjlighet att yttra sig. Demokratier i detta sammanhang tycks vara fulländad, men det rör sig egentligen bara om en formell demokrati eller skendemokrati, då ingen utanför de direkt invigda kan sätta sig in i utredningens riktighet och då det inte ges möjlighet att granska helhetsbilden utan endast att ta del av presenterade siffror. Man har rätt att framföra sin uppfattning, men något reellt inflytande förekommer inte i verkligheten. Självklart kan det föreligga bärande skäl för att en viss handel måste nedläggas, men själva principen att nedlägga en järnväg och åtgärder för att skapa motive-ringar härför anser jag bör bli föremål för politisk prövning. Detta gäller också metoderna för och omfattningen av de s. k. lönsamhetsundersökningarna.

Staten äger som bekant genom statens järnvägar flera transportföretag: SJ-Biltrafik, SLAB (Svenska lastbilsaktiebolaget) och ASG (AB Svenska godscentraler). Dessa tre transportföretag finns praktiskt taget över hela landet och jämsides med där SJ-järnväg finns. Förutom de tre företagen som nämnts har SJ också andra dotterföretag, som trafikerar vissa områden, i detta fall också göteborgsregionen. Dessa SJ-företag är självständiga och trafikerar samma linjer.

Nu kommer vi till det mest underliga i detta sammanhang. I stället för att komplettera varandra — de har samma ägare — konkurrerar de inbördes. Det företag som framför allt förlorar på detta tillvägagångssätt är naturligtvis SJ:s järnvägar. I de s. k. lönsamhetsundersökningar som göres arbetar man bara med SJ-järnväg och inte med samtliga företag inom detta område.

Det är klart att järnvägen inte blir lönsam när tre andra statliga SJ-företag

Svar på interpellationer och fråga ang. trafikpolitiken

konkurrerar om samma transporter. Lönsamhetsundersökningen borde i stället omfatta samtliga SJ-företag och transportuppgifterna ombesörjas på för samhället och trafikanter bästa sätt.

Om det handlades på detta sätt, skulle det kanske visa sig motiverat med en nedläggning av en viss järnvägslinje, men i andra fall skulle säkerligen järnvägsdriften kunna upprätthållas och de andra trafikföretagen vara komplement.

Genom undersökningen av bara ett företag uppstår en ensidig inriktning, och slutsatserna om trafikens lönsamhetsmöjligheter kan bli felaktiga. Varför SJ:s olika trafikföretag inte skall utgöra enheter och komplettera varandra är mycket svårt för mig att förstå. Det verkar närmast som ett försök att tillämpa ett kapitalistiskt konkurrenstillstånd som är helt orimligt. Ett privatföretag eller en koncern skulle knappast handla på det sätt som det statliga företaget SJ gör.

Den principiella inställningen är tydligen att trafiken så långt som möjligt skall överföras till landsväg, och man motiverar åtgärderna med att hänvisa till de höga kostnaderna. Dessa belastar endast järnvägen, och den samordning som trots allt förekommer ger därför utslag till de tre landsvägsföretagens förmån. Jag skulle vilja ge en rad exempel på detta förfaringsätt, men jag skall nöja mig med ett.

Godstransporten på järnvägslinjer överförs till lastbilar. Bussar som trafikerar samma linje sätts in eller ersätter vissa tåg för persontrafik. Resultatet av detta handlingssätt blir att järnvägslinjens lönsamhet självfallet minskar och underlättar ett nedläggande av järnvägslinjen. Hela samordningen av godsmagasin, stationer o. s. v. är sådan att kostnaderna helt belastar järnvägen. Biljettsamordningen är ensidig och gynnar helt landsvägstrafiken. Bussbiljetter gäller alltid på tåg men inte omvänt — så är fallet med exempelvis månadsbiljetter. Resultatet härav blir natur-

ligtvis att folk köper månadsbiljetter för buss även om man åker tåg, ty vid något tillfälle åker man buss och slipper då att köpa engångsbiljett. Busslinjen visar sig lönsam men järnvägen olönsam.

Vissa uppgifter i pressen under senare tid pekar på en tendens, som tyder på avsikten att överlåta den regionala trafiken till privatintressen. På annat sätt kan man inte tolka uppgifterna i pressen att exempelvis trafikföretaget SLAB i Härnösand och Luleå har sålts till privatintressen, till storbanksintressen. Om ett dylikt handlande är att betrakta inte bara som en tillfällig tendens utan som en medveten inriktning mot ett nedläggande av järnvägslinjer, kan man räkna med att SJ under ännu ett tiotal år framåt kommer att ha ett betydande personalöverskott.

Allteftersom SJ trissar upp biljettpriserna etablerar sig privata bussbolag. Under senare tid har här i landet tillkommit en mängd sådana privata linjer, som tillämpar lägre biljettpriser än vad SJ gör. Man kan naturligtvis säga att komforten är betydligt sämre vid bussfärd än vad den är vid färd på SJ:s tåg — det skall erkännas att man i dag åker mycket bra på statens järnvägar — men de ekonomiskt svaga i vårt land åker hellre med buss där de åker betydligt billigare än de gör med tåg. Som bekant finns det i vårt land många människor med svag ekonomi.

Det finns också andra privata busslinjer, som trafikerar kortare sträckor, vilka konkurrerar med SJ därför att de håller avsevärt lägre biljettpriser, till och med samma pris som gäller för 67-kortet. Jag kan visa kommunikationsministern sådana exempel. På SJ:s bussturer gäller emellertid inte 67-kortet. Hur kan det privata företaget hålla så låga priser och ändå göra verksamheten lönsam, medan SJ, som kör samma sträcka med buss, inte kan göra det? Det är självklart att SJ måste lägga ner sin busslinje när den private åkaren kör

Svar på interpellationer och fråga ang. trafikpolitiken

billigare och därmed tar resenäerna. Är detta medvetet handlat för att överföra persontrafiken till privat ägare?

Om riksdagsbeslutet år 1963 har resulterat i dylika förhållanden, bör det givetvis bli en förändring. Eller är regeringen i sitt handlande när det gäller SJ med dotterföretag offer för en tro på den privata företagsamhetens och konkurrensens oslagbarhet?

De förhållanden som nu råder är i varje fall för mig oförståeliga. Har vi inte kommit dithän, att hela trafikpolitiken bör bli föremål för omprövning och att en utredning bör tillsättas för att ta upp alla de frågeställningar som är förknippade med statens järnvägars trafikpolitik? Tills detta är klart skulle möjligen SJ med dotterföretag vänta med att genomföra påtänka omläggningar, förändringar och indragningar.

Utgångspunkten för en dylik prövning bör lämpligen vara: Hur skall de fördelar utnyttjas som järnvägen har på grund av sitt oberoende av annan trafik, sin stora kapacitet, sin förmåga att anpassa sig till låg- och högtrafik utan större personalinsatser och sin snabbhet? Det måste vara fel någonstans när inte järnvägarna kan hävda sig, vilka är så självklart överlägsna vid långa gods-transporter att långtradartrafik över huvud taget skulle vara otänkbar i detta sammanhang. Är den taxepolitik som SJ tillämpar felaktig? Är järnvägens ensidiga inriktning på vissa knutpunkter så försenande, att snabbheten förbyts i sin motsats? Hur mycket fördyras varorna genom olämpliga transportsätt, exempelvis transport med lastbil på långa avstånd? Dessa frågor tycker jag en utredning skulle syssla med. Självklart skulle den också syssla med uppgiften att utreda SJ:s interna trafikpolitik.

Man kan i detta sammanhang också ställa frågan, om de tyngre lastfordonen betalar alltför låg bilskatt med tanke på de stora kostnader i vägbyggande och vägunderhåll, som dessa stora lastfordon förorsakar. Den frågan skulle i

så fall också vara med i en dylik utredning.

Den utredning jag nu talar om bör även syssla med frågan, huruvida SJ och dess dotterföretag bör bedriva sin verksamhet utifrån enbart snäva företagsekonomiska utgångspunkter eller om verksamheten även måste samordnas med samhällelig planering och lokalpolitiskt handlande. Jag vill i detta sammanhang hänvisa till vad lokaliseringsutredningen på sin tid framfört. Det har klart och tydligt visat sig på många områden i vårt land, att där järnvägen läggs ned där dör också bygden.

Till en dylik utredning hör också frågan huruvida Norrland behöver reservhamnar söderut för utskeppning av massa och papper under den kalla årstiden. Frågan gäller då vilken hamn eller vilka hamnar som skulle bli aktuella och vilka järnvägslinjer som i så fall skulle komma i fråga. Hamnen i Trondheim kommer också in i bilden.

Vidare är frågan huruvida inte SJ:s lösamhetsundersökningar bör ändras. För varje berörd linje bör undersökningen omfatta samtliga SJ-företag. Därvid bör lönsamhet eftersträvas genom samordning av trafikföretagen. Om efter en dylik samordning järnvägstrafiken ändå är olönsam men av samhällliga skäl skall fortgå bör driftbidrag utgå. Samtliga SJ-företag bör ingå i samma administrativa enhet och icke bedömas och skötas som separata ekonomiska enheter. Den gemensamma lönsamheten och rationaliteten kan exempelvis fordra att en gren bedrivs olönsamt.

Den skendemokrati, som råder vid järnvägsnedläggningar, ersätts av folklig insyn. Det innebär att vid de lönsamhetsundersökningar, som ligger till grund för förslag till nedläggande av järnvägslinjer, bör allmänheten, berörda fackliga organisationer och andra instanser genom valda ombud ges möjligheter att följa undersökningen och

Svar på interpellationer och fråga ang. trafikpolitiken

inte som nu endast i efterhand få ta del av siffror och förslag.

Utredningen bör vidare undersöka om det kanske vore på sin plats med regionala trafikkommittéer som ges möjligheter att följa SJ:s politik och åtgärder, inte endast lönsamhetsundersökningen utan också det fortlöpande arbetet.

Som fallet nu är sker en upprustning av interregionala järnvägslinjer, men om några år torde SJ om detta fortsätter komma att sakna lämpliga fordon för regional och lokal trafik. Vad som i detta sammanhang behövs är lämpliga lok och framför allt motorvagnar med en sådan motorstyrka att de kan ta en eller flera godsvagnar och eventuellt postvagn med. Sådana fordon lär erfordras för lönsamhet på trafiksvagare linjer. En man — en motorvagnsförare — kan under lågtrafik transportera såväl personer som gods och post. Lämpliga fordon lär inte SJ ha anskaffat på lång tid. Om några år kan man alltså motivera en nedläggning av dessa bandelar också med att det krävs alltför stora engångsinvesteringar att upprätthålla järnvägsdriften på dessa linjer.

Vid lönsamhetsberäkningar bör andra statliga företags transportbehov komma med i bilden, exempelvis postens, som om SJ:s planer förverkligas i sin tur måste anskaffa egna transportmedel.

Då trafikpolitiken i allmänhet och SJ:s i synnerhet måste bedrivas inte endast med hänsyn till företagsekonomiska synpunkter utan också med hänsyn till samhällets, allmänhetens, de anställdas och andra intressenters behov av och krav på tillfredsställande service, vill jag ifrågasätta om inte en parlamentarisk utredning borde tillsättas, i vilken även de anställda och företagare från olika regioner inom landet vore representerade. Denna utredning skulle ha till uppgift att föreslå en samlad översyn av alla de problem som rör avvägningen mellan kommersiella, trafikekonomiska, näringspolitiska och allmänna samhälls- och trafikantintressen.

Herr LUNDBERG (s):

Herr talman! Jag skall be att få framföra ett tack för svaret på en del av min interpellation. Debatten här visar, att det kanske hade varit lämpligare att vi fått ta upp hela problemet i fråga om servicen. Nu har man tagit upp järnvägslinjerna och biltrafiken, och det gör ju att man inte har möjlighet att göra den sammanställning som är nödvändig.

Hela denna fråga är beroende av att man kan få en enhetlig översikt över transportmöjligheterna. Eljest kan man inte bedöma dem ur både kommunikationssynpunkt och andra synpunkter. Jag skall villigt erkänna att det är svårt att avge omdömen i detta sammanhang, ty den hastiga förändring i vårt samhälle som nu sker gör att solidariteten gentemot SJ och kommunikationerna från allmänhetens sida inte är som den borde vara, utan allmänheten i en del bygder bortser från att det inom avfolkningsområdena finns grupper som inte har möjligheter att klara sina kommunikationer till serviceanläggningar m. m.

Detta gör att vi i vissa bygder kommer att ställas inför mycket allvarliga problem.

När man bedömer SJ, måste man också fråga: Hur sker det på andra industriella områden? Det är självklart att om man tar SJ som en enhet, som icke behöver ta hänsyn till den sociala funktion som kommunikationerna har, kan man säga att SJ inte uppträder så hårt men ändå på ett liknande sätt som enskilda företag gör.

Vad vi här i dag ändå måste konstatera är att vi från riksdagens sida måste behandla SJ:s sociala funktion annorlunda än vi hittills gjort. Vad har vi gjort i riksdag och annorstädes? Jo, när det gällt tillräckliga anslag för att i tid investera, då har vi alltid knotat och gjort prutningar. Man måste i detta sammanhang säga att den upprustning, som i dag försiggår inom SJ, hade

Svar på interpellationer och fråga ang. trafikpolitiken

bort komma redan för omkring tjugo år sedan.

Jag tycker att vi måste ha med dessa frågor i bilden i detta sammanhang. Att vi inte är nöjda med de nuvarande förhållandena framgår ju av svaret på de interpellationer som vi har framställt. Men jag måste i detta sammanhang säga att den redogörelse som jag helt hastigt kunnat ta del av vid föredragningen nyss — av olika skäl har jag haft annat att göra, varför jag inte hunnit gå igenom det förut — innehåller vissa positiva drag. Jag kan inte tolka svaret så att kommunikationsministern skulle vara *mera* entusiastisk än SJ:s ledning när det gäller de problem som följt med rationaliseringen. Jag har ett starkt intryck av att kommunikationsministern — om jag tolkat svaret rätt — är på det klara med att den sociala sektorn av vårt kommunikations- och servicenät bör beaktas mera vid framtida ställningstaganden. Departementet kan av förklarliga skäl inte följa alla detaljer i rationaliseringen. Som föregående talare sade har distriktskontoren vidtagit mycket egendomliga åtgärder vad beträffar både busslinjer och SJ i övrigt. När det blivit alltför besvärligt med anledning härav har jag för min del tagit kontakt med kommunikationsdepartementet. Min erfarenhet av denna kontakt är att departementet har kunnat rätta till vad som brustit ute i distriktet.

Jag tror att man skall vara på det klara med, när man skall bedöma denna fråga, att det har varit en mycket besvärlig situation för SJ.

Vad har inträffat? Jo, när staten har måst överta trafiksvaga järnvägsleder, exempelvis SWB, har staten fått lämna stora ersättningsbelopp, trots att det egentligen varit fråga om att överta konkursbon. I och med att staten övertagit det hela efter den urusla skötseln av banorna m. m. har staten måst ta på sig stora kostnader och rationalisera.

Vi skall komma ihåg att staten jämväl

fått överta busslinjer, när de inte längre varit ekonomiskt lönande att driva. Här kan med rätta påstås att statens möjligheter att åstadkomma förnuftig planering kommit för sent, ty de flesta inom en särskild grupp har ansett, att staten endast skall fungera som ambulansinnehavare, d. v. s. att komma till räddning i en viss situation.

Jag säger inte detta därför att jag tycker det är bra, utan mera som en förklaring. Ty trafikfrågornas lösning beror ju på hur mycket riksdagen vill satsa. Jag vill särskilt framhålla, att även om SJ skattevägen bereds större möjligheter att klara situationen, så måste den sociala sektorn i nuvarande läge beaktas mera än för närvarande. Jag tror nämligen att utvecklingen blir den, att järnvägarna, som i dag befinner sig i en besvärlig situation, i framtiden kommer att få ökad betydelse jämväl i tätorterna, därför att trafikutvecklingen är så bekymmersam som den faktiskt är. Det är självklart att man kan fråga sig, om det är rimligt att tillåta att exempelvis de tunga lastbilarnas antal på några år får öka från 5 000 till 45 000 och att dessa bilars belastning tillåts att öka så kraftigt som skett. Från ett företags synpunkt är det självklart att vi exempelvis kan nedlägga våra flottleder samtidigt som det kan sägas att denna nedläggning kommer att tillföra bolagen miljonförtjänster. Men samtidigt skapar detta sociala problem för arbetarna, och som en följd kommer vägsektorn att kräva stora insatser, som samhället måste svara för. Det är orimligt att helt okontrollerat föra över trafiken på våra vägar i den takt som nu sker, när vi inte har möjlighet att göra de utbyggnader av vägarna, som är nödvändiga för att de skall kunna ta emot den ökade trafikintensiteten.

Det måste också sägas att SJ i flera fall har förfarit på ett från sociala synpunkter underligt sätt. Om arbetarna vid en industri skall kunna komma till sina arbetsplatser — industrierna är ju

Svar på interpellationer och fråga ang. trafikpolitiken

ofta koncentrerade till vissa orter — är det nödvändigt att ha kvar järnvägsförbindelserna. Trafiktabellerna får heller inte göras om på sådant sätt att det blir omöjligt för arbetarna att komma till arbetsplatsen i rätt tid.

Runt om de gamla järnvägsstationerna har det också uppstått samhällen, vilka ofta ligger rätt långt från den väg som kan anses vara huvudväg till den tätbebyggelsen, och detta gör att det under vissa årstider är nära nog omöjligt att upprätthålla den trafik som är nödvändig för att arbetarna skall kunna komma till sina arbetsplatser. En nedläggning av en järnvägsstation kan från enbart företagsekonomisk synpunkt vara försvarbar, men om man inte upprätthåller servicen på stationerna tvingas självfallet trafiken över till bilar och andra fordon. Principen för SJ:s avvägning mellan järnvägs- och busstrafik skall vara, att kommunikationerna tidsmässigt och i övrigt skall utformas på ett effektivt sätt.

Jag har en känsla av att man inom SJ i vissa situationer medvetet har tillgripit åtgärder, som företagsmässigt kan motiveras men som på längre sikt inte är acceptabla. Bl. a. mot bakgrunden av vad kommunikationsministern anfört tycker jag, att man nu skall gå in för en mera förutseende politik, i vilken glesbygdens behov av förbättrad service beaktas.

I Norrland ger troligen inte intäkterna från persontrafiken på busslinjerna ett företagsmässigt godtagbart resultat, men tänk på vad dessa busslinjer ändå betyder för bygden i övrigt! Vilken betydelse har de för servicen inom handeln, vilken betydelse för sjukvården m. m.? När vi skall bedöma frågan om kommunikationerna i dagens samhälle, måste vi ju bedöma helhetsbilden och vidta åtgärder för att lösa hela problemet.

Jag skall naturligtvis erkänna att jag själv befinner mig i en underlig situation, då jag liksom väl de flesta gör

håller mig med bil, men också har haft anledning att se hur utvecklingen varit inom handeln. Det är självklart att man för varje butik som läggs ner ute på landsbygden får en känsla av att någonting väsentligt har tagits bort. De ekonomiska lagarna är hårda. Men om det nu sägs att samhället skall visa solidaritet så anser jag, även om jag har sett att det ges 19 miljoner kronor till Stockholms lokaltrafik och 115 miljoner kronor till pension m. m., som ingen annan behöver göra, och även om den sociala sektorn inte behöver bedömas i detta sammanhang utan driften skall ge full täckning åt statens järnvägar, att man har möjligheter att visa större hänsyn än man för dagen gör.

Herr talman! När vi hastigt går igenom det hela, finner vi att frågan om rationalisering kommer in i bilden. Ibland har jag ställt mig den frågan, om inte SJ:s ledning ibland är inne på vägar som kan karakteriseras som felrationalisering, och jag undrar om det inte i vissa avseenden har rationaliserats på ett sådant sätt att servicesynpunkterna icke beaktats.

Det är jämväl viktigt att personalpolitiken beaktas i detta sammanhang, därför att jag har en livlig känsla av att man har varit alldeles för ljum när det gäller att i tid vidta de lönemässiga förändringar som exempelvis är nödvändiga för lägre personal. Om vi skall kunna ge service måste även SJ ompröva sin lönepolitik på samma sätt som vi inom handel och industri i övrigt har gjort. Det brister en hel del därvidlag. Även om man kan ge uttryck åt att detta är en lönemässig uppgift, bör herr statsrådet allvarligt beakta att vi inom handeln genom låglönepolitiken har fått en del arbetskraft som inte varit den mest lämpliga. I dag har vi inom handeln tvingats till att bedriva en lönepolitik, som har höjt lönerna för dem som skall stå bakom disken, och detta har självfallet lett till bättre ekonomiska resultat för företagen.

Svar på interpellationer och fråga ang. trafikpolitiken

Jag vill tolka svaret så, att de frågor, som här har diskuterats, skall redovisas inför riksdagen, och vi skall diskutera de principiella frågorna. Men låt mig säga att vi aldrig kan komma fram till en planläggning av detta arbete med mindre än att vi ser helheten — industrins problem och kommunikationsproblemen — ur människornas synpunkter och att vi jämväl beaktar sociala och andra hänsyn i detta sammanhang.

Herr talman! Det kan måhända förefalla som om jag var mera nöjd med interpellationssvaret än de föregående talarna. Jag tror också, herr talman, att det är riktigt att tolka svaret som en redovisning men samtidigt som en inriktning på åtgärder som kommer att vidtagas, och jag anser därför att svaret ger uttryck för en positiv inställning till de berörda frågorna.

Ur den synpunkten tackar jag än en gång statsrådet för svaret.

Herr PETERSSON (h):

Herr talman! Jag ber att få tacka statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet för svaret på min enkla fråga.

Frågan gällde vilka åtgärder statsrådet ämnar vidtaga i anledning av SJ:s behåddade nedläggning av 800 stationer för att tillgodose de krav på goda kommunikationer som människorna i glesbygderna har rätt att ställa. I svaret — som även utgör svar på fem interpellationer — anför statsrådet, att det är SJ:s uppgift att göra den företagsekonomiska och trafikmässiga bedömningen men att SJ däremot inte har uppgiften att göra de sociala och lokaliseringspolitiska värderingarna. Litet längre fram i svaret heter det, att staten inte betalar någon ersättning till SJ för de stationer och tåg som är olönsamma. Och därefter anför statsrådet: »Detta och rent praktiska skäl motiverar att SJ som hittills beslutar om enskilda stationer och tåg.»

Nu har alltså SJ redogjort för sin syn på stationer och tåg, och min fråga är: Vad anser statsrådet bör göras för att härvidlag även beakta de sociala och lokaliseringspolitiska värderingarna?

I svaret framhåller statsrådet också, att målet för trafikpolitiken skall vara att för landets olika delar säkra en tillfredsställande transportförsörjning till lägsta samhällsekonomiska kostnad — en målsättning som jag delar men som enligt min uppfattning inte kommit till klart uttryck i svaret som helhet. Tydligt anser statsrådet att kommunikationsdepartementets medverkan skall bestå i samarbete med den s. k. glesbygdsguppen inom kanslihuset när det gäller trafikförsörjningen i berörda glesbygder. För min del tror jag knappast att detta räcker. Det synes även framgå av svaret att statsrådet anser att problemen bör lösas genom insatser av berörda kommuner och landsting. Men statsrådet säger ingenting om hur finansieringen skall ske. Skall kommuner och landsting betala glesbygdens trafik- och servicekostnader kommer detta att i kommuner med omfattande glesbygd medföra en sådan skattebelastning, att det bidrar till att glesbygden breder ut sig ännu mer.

Att vi här i riksdagen är överens om att ha statens järnvägar, statens vägverk, ett statens televerk och ett statens postverk är enligt min mening ett uttryck för att vi anser att staten just på kommunikationsområdet har även ett ekonomiskt ansvar för hela landet. Jag hoppas därför att statsrådet i uttalandet om statens mål för trafikpolitiken, nämligen att säkra en tillfredsställande transportförsörjning till landets olika delar, även inlägger statens ekonomiska ansvar för att trygga denna försörjning i vårt lands glesbygder. Men, herr statsråd, jag efterlyser också statens — samhällets — helhetssyn när det gäller glesbygdens trafik- och servicefrågor.

Svar på interpellationer och fråga ang. trafikpolitiken

Chefen för kommunikationsdepartementet, herr statsrådet LUNDKVIST:

Herr talman! Jag förstår självfallet den oro som bröt ut i våra bygder när denna arbetshypotes — om jag får använda det uttrycket — redovisades från SJ:s sida. Men jag har redan i mitt svar understrukit, att det är en ren arbetshypotes, att den är preliminär och att det endast är en bedömning som gjorts av SJ. Detta har också flera av dagens talare förstått. Även jag är — som jag framhållit i mitt svar — av den uppfattningen att det inte är SJ:s uppgift att göra de sociala och lokaliseringspolitiska värderingarna, utan att ansvaret därvidlag ligger på det politiska planet.

Det kan med fog göras gällande att exempelvis herr Eliassons i Sundborn överraskning över vad SJ redovisat är något underlig. Så sent som i statsverkspropositionen till årets riksdag förekom en redovisning av den uppläggning som SJ har tänkt sig av sina rationaliseringssträvanden. Vid statsutskottets behandling av denna fråga avgavs inga reservationer av vare sig herr Eliasson, någon annan företrädare för centerpartiet eller av representanter för något annat parti på denna punkt.

Skall vi inte vara överens om att det i stället är på det sättet, att det är först efter att ha sett den konkreta uppräknings av de många stationerna som vi alla plötsligt känner oss chockerade och oroliga? Vi vet att det kommer att uppstå oro i våra bygder och vi frågar oss: Hur skall vi angripa dessa problem?

Jag tycker att det i och för sig är bra — och flera andra talare har tydligen också den uppfattningen — att SJ redan på ett tidigt stadium har redovisat sina planer samt den utveckling av järnvägstrafiken som vi kan tänka oss om vi skall lägga de bedömningar på den, som riksdagen varit ense om att vi i enlighet med de trafik-

politiska riktlinjerna borde göra. Tänk om alla företag som betyder mycket för olika bygder ville vara lika tidigt ute! Jag begär inte att de skall vara det, ty det är omöjligt, men det vore bra om företagen på ett tämligen tidigt stadium kunde redovisa sina planer för folket ute i bygderna.

Jag anser att SJ har spelat med utomordenligt öppna kort, men jag fattade det som om herr Mellqvist vore litet besviken på mig för att vi inte skulle beredas tillfälle att diskutera denna arbetshypotes så att säga litet mer i princip. Jag har naturligtvis — eftersom jag inte, som herr Eliasson ville göra gällande, är någon entusiast av järnvägsnedläggningar för järnvägsnedläggningarnas egen skull — också funderat över hur vi på bästa sätt skall kunna hantera dessa problem.

I och för sig kan vi börja med att konstatera, att vi i dag har fått en debatt som inte är så dålig med tanke på antalet deltagare. Jag hoppas också att det svar som jag har lämnat har varit så pass utförligt att det har gett underlag för en ganska bred och genomgripande diskussion.

Men hur skall vi — det är det viktiga — i fortsättningen kunna tackla dessa problem? Jag har funderat på detta. Skall jag möjligen göra en proposition av den vitbok, i vilken SJ informerar om sitt program, och inbjuda riksdagen att ta ställning i princip till hela materialet, alltså att säga ja eller nej till den uppläggning av arbetsprogrammet som SJ har redovisat? Hur skall riksdagen kunna hantera frågan i en sådan ordning? Skall vi då hamna i ett läge, där vi skall börja votera i riksdagen om vilka stationer som skall få läggas ned och vilka tidtabellsändringar som skall få göras? Är en sådan arbetsmetodik möjlig — eller på vilket sätt tänker man sig, när man talar om att riksdagen skulle inbjudas att i princip ta ställning till detta program, att frågan skall behandlas?

Svar på interpellationer och fråga ang. trafikpolitiken

Det preliminära arbetsprogram som SJ nu har lagt fram är — som jag har understrukit — inte någonting som vare sig *har* beslutats eller *skall* beslutas på en gång, utan det skall handläggas i den ordning som jag har redovisat i mitt svar, framför allt i mycket nära kontakt med de berörda bygderna.

Jag har fått tillgång till en mera allmän bedömning, som SJ gör inför den omläggning som kan väntas ske under det närmaste året på järnvägstrafikens område. I den förklarar man att man arbetar med frågan och därför inte kan precisera sina planer offentligt förrän så småningom. Man säger sig emellertid i stort sett bedöma det hela så, att huvuddelen av de förändringar som kan komma till stånd under nästa år kommer att vara positiva, medan omfattningen av de negativa förändringarna — d. v. s. nedläggningar av olika slag — måste anses bli mindre än exempelvis närmast föregående år.

Jag tror alltså att den riktigaste handläggning av detta ärende vi kan få är att vi även i fortsättningen betraktar SJ:s planer som arbetshypoteser, genom vilka man för en längre tidrymd — såsom man nu har gjort — vill redovisa hur man inom SJ ser på utvecklingen. Sedan får vi i den — om jag får använda uttrycket — omständliga hanteringen i kontakt med kommuner och planeringsråd granska dessa planer ur bl. a. de sociala och lokaliseringspolitiska aspekterna. Vi får där efter tillfälle att konkret från fall till fall ta ställning till vad som skall göras. Dessutom har riksdagen som vanligt en möjlighet att i anslutning till statsverkspropositionen agera som den önskar när det gäller storleken av det driftbidrag som däri föreslås för SJ:s vidkommande.

Om inte kammarens ärade ledamöter ger mig något tips om en annan metod, kan jag inte se att vi skulle kunna skapa en bättre form för handläggning, som verkligen garanterade att de be-

rörda bygderna finge göra sig gällande, än att vi får handla på detta sätt från fall till fall i nära kontakt med de bygder som berörs.

Här har tagits upp principerna för nedläggandet av de enskilda järnvägsstationerna, och man har undrat, om det kan vara riktigt att SJ har möjlighet att på egen hand så att säga — om jag fattade herr Eliasson i Sundborn rätt — »avlöva» en hel bana, så att det praktiskt taget inte skulle bli en enda station kvar. Kammarens ledamöter är säkerligen medvetna om att detta är en tämligen teoretisk uppläggning av hur man hanterar detta. Jag kan försäkra att SJ även vid ställningstagandet till nedläggningen av någon enstaka station vid en bana som i övrigt blir bestående kommer att tidigt ta nära kontakt med ifrågavarande kommun för att diskutera på vilket sätt ersättnings trafik skall kunna anordnas för den händelse en sådan station skulle behöva läggas ned. Jag föreställer mig att herr Eliasson även därvidlag är beredd att instämma med herr Hedlund i vad denne sade i interpellationsdebatten i denna fråga i våras, nämligen att han för sin del inte kunde föreställa sig, att vi här i riksdagen skulle kunna diskutera varje nedläggande av enstaka stationer. Jag vill tillägga, att det naturligtvis är svårt att sitta här och diskutera tidtabellsjusteringar och andra sådana saker, utan vi måste väl, eftersom det finns ett statligt verk med en lekmannastyrelse, som skall sköta hela denna verksamhet och agera på eget ansvar, lita på att detta verk tar de kontakter, bl. a. med kommunerna, som verket utlovat.

Herr Eliasson var också inne på frågan vad SJ möjligen skulle kunna göra för att förstärka sin ekonomi, och han föreslog bl. a. prövning av rabattsystem av olika slag. Jag förmodar att herr Eliasson följer verksamheten så noggrant, att han vet att det just är detta man gör: man prövar olika for-

Svar på interpellationer och fråga ang. trafikpolitiken

mer av rabatt. Det finns naturligtvis ingen, jag höll på att säga sadistisk, lust hos SJ:s ledning att till varje pris göra sig av med järnvägstrafiken. Ingen föreställer sig väl att detta är någon sorts lustbetonad verksamhet som SJ-ledningen bedriver bara för nöjet att begränsa SJ:s trafik! Man prövar i stället de olika former för verksamheten som kan komma i fråga.

Herr Eliasson och andra talare har naturligt nog varit inne på de problem som härvidlag uppstår och vad dessa problem verkligen betyder, i första hand kanske för glesbygdernas folk. Han antyder att jag skulle vara en entusiastisk järnvägsnedläggare och vara beredd att vältra över kostnaderna för den kollektiva trafiken på kommunerna. Jag kan emellertid försäkra herr Eliasson, att om jag kan, så skall jag försöka bli en entusiastisk, inte främjare av järnvägsnedläggningar, utan en entusiast som vill försöka att i vår tid åstadkomma ett bättre transportsystem över huvud taget än det vi har för närvarande. Jag anser att vi i det arbetet skall förutsättningslöst pröva möjligheterna att använda de trafikmedel som numera står till samhällets och till de enskilda individernas förfogande och som sammantagna borde skapa bättre förutsättningar än någonsin tidigare för oss att lösa inte minst problemen ute i glesbygderna.

Herr Eliasson i Sundborn och övriga talare i detta ärende måste vara medvetna om att vi har kollektiva trafikproblem ute i glesbygden även på sådana ställen där SJ i dag inte bedriver någon trafik. Inte heller dessa problem kan vi underlåta att ägna oss åt. Jag anser att samhället bör ta ansvaret för det som händer ute i våra glesbygder och för den situation som uppstår för de människor som av ena eller andra anledningen stannar kvar i bygden. Ofta är detta människor som har det särskilt svårt.

Vi kan inte lösa dessa problem i alla

sammanhang genom att dra fram järnvägslinjer. Jag tror att vi är tvungna att komma överens om att också det kommunala ansvaret här kommer in i bilden. Vi får ju de större kommunala enheterna, kommunblocken, och jag tror att det är en angelägen uppgift att man inom dessa verkligen inventerar de kollektiva trafikproblem som vi i allt högre grad kommer att ställas inför. Dessa blir flera ju fler människor som får råd att ha egen bil. En progressiv trafikpolitik allmänna inriktning bör vara att samhället solidariskt skall försöka hjälpa till att klara problemen för de människor, som får det svårt av den ena eller den andra anledningen. Det skulle emellertid vara rätt underligt, om vi i detta sammanhang vore så trolldundna både till tåg och buss, att vi skulle avstå från det som kanske vore den allra smidigaste och bästa lösningen, nämligen den lätta bilen, vilken många av oss använder.

När man diskuterar dessa problem händer det faktiskt ibland, att folk tycker att det är helt naturligt att vi sätter in hur stora bidrag som helst från samhällets sida till en järnvägslinje eller en busslinje. Men man reagerar mot att vi i stället skulle försöka lösa transportproblemet för vissa grupper i samhället genom ett samarbete med exempelvis taxi. Kanske skulle ett sådant samarbete ur samhällsekonomisk synpunkt visa sig vara mycket billigare och för den enskilde kanske också mycket bekvämare.

Jag tycker med andra ord inte att det ligger något onaturligt i att man exempelvis hjälper gamla människor i dessa bygder att begagna sådana trafikmedel för sina kanske nödvändiga besök i tätorten, på samma sätt som standardhöjningen i övrigt har hjälpt oss andra att hålla oss med egen bil och använda denna inte bara i nödvändiga situationer utan praktiskt taget för vårt nöjes skull.

Om vi börjar se på dessa problem så

Svar på interpellationer och fråga ang. trafikpolitiken

förutsättningslöst och säga oss att vi gemensamt har ett samhälleligt ansvar för att klara sådana problem under den utveckling som vi nu är inne i, då först kan vi börja göra skäl för talet om att vi försöker bedriva en progressiv trafikpolitik. Det gäller nu statsbidrag för att hålla tågförbindelserna kvar eller att på annat sätt försöka lösa de återstående trafikproblemen. Om vi mot bakgrunden av de planer som SJ nu redovisat ingående frågor oss vad som lönar sig bäst ur såväl samhällets som den enskildes synpunkt och finner att det sistnämnda sättet är det samhällsekonomiskt riktiga, varför skulle vi då inte begagna denna möjlighet?

Så kommer herr Petersson och även herr Eliasson i Sundborn in på frågan om finansieringen. Vi har i dag ett system varmed vi försöker stödja de kommuner här i landet som har det sämst ställt. Det knyter an både till skatteunderlaget och till utdebiteringens höjd — jag syftar naturligtvis på skatteutjämningsbidraget. Det är så konstruerat att glesbygdskommunerna — inte minst de norrländska — får ett i förhållande till landet i övrigt väsentligt statsbidrag för sina kommunala engagemang. Jag tycker att skatteutjämningsbidraget ur den synpunkten är bra utformat. Det utgår inte generellt till alla, oberoende av om de behöver det eller ej, utan det utgår till dem som bäst behöver det.

Detta är naturligtvis en utväg för kommuner som inte har tåg och heller inte kan räkna med att järnvägslinjer kommer att dragas fram. De finner kanske då att det är kommunens angelägenhet att försöka hjälpa de grupper som blir klämda av utvecklingen. Även landstingen kan hjälpa till härmed. Jag kan berätta att Västmanlands läns landsting har tagit ett initiativ i en sådan fråga. I samarbete med SJ har man satt i gång en stor undersökning för att se hur man genom en kombination av olika trafikmedel skall kunna skapa

det bästa tänkbara trafiksystemet för medborgarna i länet.

Jag tror sålunda att vi förutsättningslöst måste diskutera våra trafikproblem. Jag är glad över den debatt som vi har fått om dessa frågor, och jag konstaterar med tillfredsställelse att SJ:s preliminära arbetshypotes verkligen har givit upphov till debatt och riktat strålkastaren på problemen.

Som jag redovisade i mitt svar kommer kommunikationsdepartementet att medverka till att de svåraste problemen tas upp, och jag har också föreställt mig att det skulle ha sitt värde om den trafikpolitiska delegationen förstärktes så, att det blir möjligt för riksdagen att utöver de årligen återkommande möjligheterna fortlöpande följa hela trafikpolitikens utveckling.

Herr talmannen övertog ledningen av förhandlingarna.

Herr LUNDBERG (s) kort genmäle:

Herr talman! Jag tackar för de deklamationer som kommunikationsministern nu har gjort. Jag har dock aldrig tänkt mig att riksdagen skulle börja syssla med detaljer. Som jag har fattat det skall riksdagen diskutera principer. Inte heller vill jag att någon utredning skall tillsättas. Beträffande så föränderliga frågor som dessa måste ett företag få vidtaga de snabba åtgärder som krävs utan att de fördröjs av riksdagen. Men vad jag menar är att när man gjort dessa olika beräkningar och regeringen har prövat de olika förslagen ur social synpunkt, så skall frågan gå tillbaka till riksdagen, som har att besluta om erforderliga anslag. Om riksdagen då anser att vi skall ge mer för den sociala sektorn i detta sammanhang, är det angeläget att riksdagen också tar de ekonomiska konsekvenserna av sådana beslut.

Herr statsrådets senaste anförande visar, att han är på det klara med de problem som de små inkomsttagarna

Svar på interpellationer och fråga ang. trafikpolitiken

och de gamla människorna i vårt land har. Det är dessa grupper som kommer i kläm vid alla s. k. strukturrationaliseringar både inom kommunikationerna och inom industrin.

Jag hoppas också att de synpunkter som framförts i denna debatt kommer att läggas även på den strukturrationalisering som för närvarande pågår inom industrin och att de som har ansvaret för denna strukturrationalisering skall känna samma ansvar som man kräver av statsmakterna. Om så sker är jag förvissad om att den här debatten skall få till resultat att vi klarar upp frågan på sådant sätt, att medborgarna inte kommer i kläm mer än vad som är absolut nödvändigt.

Herr PETERSSON (h) kort genmäle:

Herr talman! Jag är förvånad över statsrådet Lundkvists svar när det gäller finansieringen av de samhälleliga åtgärderna för glesbygdernas trafikför-sörjning och servicefrågor. Menar verkligen statsrådet att kommuner och landsting skall överta ansvaret för dessa åtgärder med stöd endast av redan utgående statsbidrag? Jag är övertygad om att detta kommer att väcka förvåning och ge upphov till bekymmer i många kommuner och landsting. Det är redan nu bekymmersamt nog i glesbygdskommuner och i landsting med många glesbygder. Skulle dessutom dessa kommuner med hjälp endast av redan utgående statsbidrag åläggas att svara för behövliga åtgärder, tror jag att de kommer att få mycket stora svårigheter.

Herr HAMRIN i Kalmar (fp) kort genmäle:

Herr talman! Jag är fortfarande fundersam över hur handläggningen av dessa ärenden kommer att ske i fortsättningen. Det är självklart att vitboken är en trafikekonomisk bedömning. Men det går inte längre, herr statsrådet, att — liksom när man plockar en kron-

ärtskocka — från fall till fall bedöma dessa ändringar i trafikapparaten. Vi måste få en översiktlig bedömning regionvis. Och när man nu också, kanske med rätta, kopplar in kommuner och landsting såsom i framtiden på sitt sätt ansvariga — nu bortser jag från hur det ekonomiska skall ordnas — måste även de göra en bedömning av vad som kommer att ske, och detta regionvis.

Jag kan inte finna annat än att det brister i samarbetet vid den statliga och regionala planeringen. Jag tror att enda möjligheten är att tillsätta en utredning som kartlägger vilka faktorer det är som det ur samhällsekonomisk synpunkt är nödvändigt att ta hänsyn till och hur man skall väga dessa mot de trafikekonomiska synpunkterna. Jag tror att man måste göra en bedömning av dessa ting region för region.

Herr MELLQVIST (s) kort genmäle:

Herr talman! Statsrådet Lundkvist uttryckte på sitt som vanligt mycket älskvärda sätt en viss förvåning över att jag inte var helt nöjd med det interpellationssvar som lämnades. Det var väl inte i och för sig så märkligt, eftersom jag kanske hade en förutfattad mening om att statsrådet skulle komma att hålla möjligheten öppen till en allmänt hållen debatt i riksdagen vid ett senare tillfälle kring just denna problematik. Då svaret inte innehöll något besked av den arten, är det kanske förstäligt att det blev en besvikelse.

Jag tror inte att det behövs någon särskild vitbok för att vi skall kunna diskutera just dessa spørsmål. Vi har tidigare här i riksdagen baserat andra diskussioner på mer eller mindre utarbetade förslag — jag tänker på allmänna politiska debatter och liknande. Det finns säkerligen möjlighet att få till stånd en trafikpolitisk debatt utan att behöva besvara någon med att utarbeta en speciell vitbok.

Vi arbetar för närvarande med ett

Svar på interpellationer och fråga ang. trafikpolitiken

förslag till ett — som vi hoppas flerårigt — försvarsbeslut. Riksdagen inbjuds sedan att ta ställning till detta förslag och binda sig för ett visst antal år, men planeringen omfattar en längre följd av år. Utan jämförelse i övrigt tror jag att detta mönster vore användbart också för den problematik vi nu diskuterar. Den planering som nu sker inom järnvägsledningen borde också redovisas för riksdagen, och riksdagen borde från sina utgångspunkter få ta ställning till de synpunkter som kommer fram vid denna planering. Jag tror att en sådan reform är i högsta grad angelägen. Det är önskvärt att vi inte bara rättar oss efter 1963 års principbeslut och därmed låter det hela vara ett mer eller mindre avslutat kapitel, och det är därför angeläget att vi får en principdiskussion kring dessa stora samhällsspörsmål som berör de många människorna ute i bygderna, som kanske genom trafikpolitiken kommer i ett annat läge. Det räcker inte med att vi bara tar ställning till de olika punkterna i statsverkspropositionen. Jag tror också att statsrådet Lundkvist har full förståelse för dessa synpunkter och att vi så småningom kan få återkomma.

Herr ELIASSON i Sundborn (ep) kort genmäle:

Herr talman! Min syn på trafikpolitiken och min åsikt att det finns behov av en översyn har jag redovisat som reservant i statsutskottet 1966, och jag har ingen anledning att ändra uppfattning på den punkten. SJ:s planer visar tvärtom att det behövs en översyn av trafikpolitiken. Ingen har tänkt sig, herr talman, allra minst jag, att riksdagen skall besluta om varje anhalt eller järnvägsstation, som man lägger ned. Det är inte det som frågan gäller, utan det gäller att ange principerna för hur SJ bör handla.

Jag frågar mig, herr talman, varför inte kommunikationsministern varje år skulle kunna ta ställning till de för-

slag om nedläggning av stationer, som SJ aktualiserar ett år i förväg. Statsrådet har ju att ta ställning till de förslag om nedläggning av persontrafiken på en bandel som framläggs av SJ. Det är precis samma problem: om man lägger ned persontrafiken på en bandel eller om man drar in järnvägsstationer, så betyder det i båda fallen, att man överför trafiken från rälsbussar och tåg till landsvägsbussar. Det kunde kanske vara en utväg, sedan riksdagen gett uttryck för sin principiella bedömning av problemet, att få till stånd ett inflytande från statsmakternas sida. SJ:s styrelse kan ju inte lägga lokaliseringpolitiska och samhällsekonomiska synpunkter på sådana frågor.

När jag sade att det föreföll mig som om statsrådet var mera entusiastisk än SJ:s egna experter inför denna omläggning och nedläggning av stationer, berodde det helt enkelt på att efter SJ:s erkännande av att det kan uppstå en försämrad service för människor, tycker jag, att statsrådets svar andas betydligt mindre oro på den punkten.

Statsrådet säger att vi måste ta ansvar för glesbygden. Det räcker emellertid inte med bara fagra ord, utan det behövs också konkreta åtgärder: vilken ansvarsfördelning, vilka finansiella resurser skall sättas in från statens och kommunernas sida? Faktum är att man inte kan vräka över dessa kostnader på glesbygdskommunerna utan särskilda speciella bidrag finansiellt. Jag tror att statsrådet misstar sig fullständigt, om han tänker sig att de skatteutjämningsbidrag som vi nu har löser problemet. De löser inte kostnadsproblemet — det borde herr Lundkvist veta — eftersom kommunerna i dag har utdebiteringar där skillnaden kan vara 8 kronor per beskattningsbar hundralapp och de obligatoriska uppgifterna för skola, socialvård och åldringsvård är så stora, att de för en fattig glesbygdskommun inte finns så värst mycket utrymme för egna aktiviteter. Det är det som gör att

Svar på interpellationer och fråga ang. trafikpolitiken

man måste ta upp detta i en betydligt vidare aspekt. Jag tycker också att man måste verkligen ta upp glesbygdsproblemen i detta sammanhang på ett helt annat sätt än hittills.

Herr ERIKSSON i Bäckmora (cp):

Herr talman! Jag har inte ställt någon fråga eller någon interpellation på denna punkt, och jag hade inte tänkt att jag skulle behöva yttra mig i debatten.

Emellertid har kommunikationsministern i sitt svar till interpellanterna berört en fråga som jag och möjligen några fler har ett visst intresse av. Det gäller flottlederna och övergången från flottning till landtransporter. Det är en klar tendens i dag att skogsindustrin upphör med flottning och går över till landtransporter av virke. Det innebär en ökad belastning på vägarna med åtföljande trafikanhopning. Jag finner det inte helt i sin ordning att kostnaderna för en transportapparat som flottlederna hittills har klarat av på detta sätt överflyttas på samhället och skattebetalarna.

Jag konstaterar därför med tillfredsställelse statsrådets uttalande att det vid nedläggning av en flottled är viktigt att de samhällsekonomiska synpunkterna beaktas. Ett sådant krav anser jag vara helt förenligt med allmänhetens intresse. Jag skulle vilja fråga statsrådet, om det samråd som här förutsetts ske är något som först nu skall tillämpas. I så fall är man kanske ute litet för sent, eftersom åtskilliga flottleder redan har nedlagts. Så är exempelvis fallet i Ljusnan och Ljungan. Jag undrar om samråd har skett beträffande nedläggningen av dessa flottleder. Om så inte är fallet beklagar jag detta, då jag tror att nedläggningen inte skulle ha skett så snabbt, om samhällsekonomiska synpunkter funnits med vid bedömningen. Övergången i de ifrågavarande fallen aktualiserar bestämda krav från allmänhetens sida på bättre vägar, vilket enligt min mening är rimligt med hänsyn

till den ökade belastning som vägtrafiken medför i de berörda områdena. Jag finner det otillfredsställande, herr talman, att skogsindustrin på detta sätt får vältra över kostnaderna på det allmänna utan att de samhällsekonomiska konsekvenserna ordentligt beaktats.

Herr LORENTZON (vpk) kort genmäle:

Herr talman! Jag måste konstatera att de frågor som jag ställde i föregående debattinlägg inte har blivit föremål för någon som helst behandling i statsrådets följande anförande.

Jag ville med mitt inlägg bl. a. framhålla, att vi kommit dithän att hela trafikpolitiken måste omprövas, och jag framhöll också, att en utredning borde tillsättas som tar upp alla de frågeställningar som är förknippade med SJ:s trafikpolitik. Jag uttalade även min förvåning över att privata åkerier kan konkurrera med SJ:s landsvägsföretag på det sätt som jag tidigare försökt skildra. Detta tycker jag är rätt underligt. SJ har ju under årens lopp fått ta hand om oräntabla järnvägar, men nu etablerar sig storbolag och storbanker då det gäller landsvägstransporter, som de tydligen anser vara en rätt lukrativ affär. Storbankerna köper upp transportföretag som Sellbergs i Stockholm, medan Sellbergs i sin tur etablerar transportföretag i Norrland, där det nu anses mycket lukrativt att hämta sopor i städerna. Den ena staden efter den andra får offerter från Wallenberg-koncernen, och en och annan har helt nappat på kroken. Dessa företag sköter om sophämtningen även i stockholmsområdet.

För några år sedan var det väl ingen som trodde att våra småhandlare skulle försvinna som nu skett, men storbolagen kom underfund med att de genom att bilda större företag kunde slå ut småhandlarna, och i dag har vi dessa storföretag, dessa stora varuhus. Det går att tjäna pengar genom att sälja såpa och margarin över disk, och nu har man

Svar på interpellationer och fråga ang. trafikpolitiken

också kommit underfund med att det går att göra pengar på landsvägstransporter. Det är underligt att SJ inte skall kunna vara konkurrenskraftigt när dessa bolag kan tjäna så mycket pengar på egna transportföretag. Man borde göra en omprövning av trafikpolitiken genom att tillsätta en utredning.

Herr GREBÄCK (cp):

Herr talman! Då jag är en av de två riksdagmän som tillhör den trafikpolitiska delegationen och då vi väl inte bara är redovisningsskyldiga gentemot departementschefen utan kanske också i någon mån mot riksdagen, skulle jag vilja delge riksdagens ledamöter några av mina synpunkter på dessa problem och redogöra för de erfarenheter jag gjort inom trafikpolitiska delegationen vid de debatter och diskussioner som förts och inte minst vid s. k. hearings på olika håll i landet — från Skåne upp till Norrland — med diskussioner med trafikföretagare, trafikkonsulenter och representanter för allmänheten över huvud taget, SJ m. fl.

Man kan fråga om det beslut som en i stort sett enig riksdag fattade 1963 var förhastat och om de förväntningar vi då ställde på en liberalisering av trafikpolitiken inte har infriats. Vad beträffar skapandet av ett mera konkurrensfrämjande system på trafikens område har vi verkligen lyckats i mycket hög grad, det märker man när man lyssnar på företrädarna för olika trafintresen, när de redogör för sina synpunkter. Konkurrensen på transportområdet är knivskarp, inte minst när det gäller de tunga transporter, och det har lett till att vi under de fyra år som gått sedan den nya trafikpolitiken sattes i system har lyckats hålla transportkostnaderna någorlunda oförändrade. Därom kan företrädare för de verkliga storkonsumenterna på transporttjänster vittna, inte minst i Norrland. Det gäller timmertransporter, jordbrukets transporter av mjölk och kött m. m. De transporter

är av utomordentligt stor samhällsekonomisk betydelse, och man bör därför ta med i räkningen vad den samhällsekonomiska vinsten har varit av det konkurrensfrämjande system vi tillskapat. Debatten i dessa frågor blir litet snedvriden, om vi stirrar oss blinda på persontransporterna. Vi skall inkassera även denna samhällsekonomiska vinst av det beslut vi fattade 1963. Det är min övertygelse att riksdagen gjorde en riktig bedömning när vi beslöt om ett mera konkurrensfrämjande system. Detta gäller speciellt om de tunga transporter.

Men vi skall inte vara blinda för att systemet har sina brister. Det vore också underligt annars, när systemet inte har tillämpats längre tid än fyra år. Det är orimligt att begära att allting redan skall klaffa.

I trafikpolitiska delegationen är vi också eniga om att den svaga punkten i den moderna trafikpolitik som vi försöker bedriva är just glesbygdernas trafikförsörjning. När riksdagen fattade sitt beslut var målsättningen också att vi skulle försöka infria de krav som där ställs, men det är en otroligt svår uppgift. Det är också närmast den saken oron gäller både här i debatten och ute i bygderna, och den oron är naturligtvis ett tecken på att allt inte är väl beställt. Vi måste med all kraft angripa det problemet.

Vid trafikpolitiska delegationens senaste sammanträde beslöt vi att ta upp denna fråga ganska snart till förnyad debatt och se hur vi på ett effektivt sätt skall kunna lösa problemet. Det är också min uppfattning att man både här i riksdagen och i departementet har fullt klart för sig att problemet är brännande och att det inte är någon ursäkt att säga att man gör vad man kan inom SJ. Man kan inte bara säga att när en bandel lägges ned tar man kontakt med kommunerna och ordnar med ersättningstrafik etc. Vi vet alla att det inte är så. Jag påstår inte att vi inte får informationer ute i bygderna, men informationer räk-

Svar på interpellationer och fråga ang. trafikpolitiken

ker inte. Vi måste få till stånd verkliga överläggningar om hur trafikförsörjningen i ett kommunblock skall ordnas. Som herr Eliasson i Sundborn framhöll måste det också skapas klarhet i ansvarsfördelningen, bl. a. när det gäller kostnaderna.

Den överenskommelse som träffats beträffande trafikförsörjningen i storstockholmsregionen kanske kan tjäna som ett mönster för hur man skall agera. Jag har inte tillräckligt studerat hur denna överenskommelse fungerar och kan därför inte bedöma om det finns anledning att kritisera den i dess olika detaljer, men jag tror att vi så småningom måste komma fram till något motsvarande över hela fältet. Att åstadkomma en sådan ordning tar emellertid sin tid.

Jag vet av personlig erfarenhet från min hembygd vad en nedläggning av en järnväg betyder i bygdens liv. Jag vet också hur det är beställt med den information som därvid förekommit, vilken ersättningstrafik vi fått o. s. v. Bygdens folk känner sig inte på något sätt ha varit delaktigt i den lösning som problemet fått. Det har endast fått besked t. ex. om att bussar skall sättas in på en viss sträcka eller att tidtabellen kommer att utformas på ett visst sätt, men vi har inte blivit tillfrågade om detta passar oss. En sådan behandling av problemen är inte tillräcklig. Men vi vet att man inom departementet är på det klara med att svagheterna ligger just här.

Beträffande möjligheterna för riksdagen att debattera dessa frågor tror jag att det vore utomordentligt önskvärt om sådana kunde beredas. En lämplig tidpunkt skulle vara någon gång under vårriksdagen. Enligt planerna skulle den tredje etappen sättas i gång den 1 juli 1968, men SJ har begärt uppskov härmed. Det torde finnas anledning för riksdagen att diskutera den lämpliga tidpunkten för igångsättandet av den tredje etappen. Det finns också anledning för riksdagen att diskutera resul-

taten av de gångna fyra årens arbete och av de bågge första etapperna.

Jag kan inte bedöma, om det krävs en speciell debatt för detta eller om det kanske skall tas upp i samband med budgetbehandlingen av statens järnvägars verksamhet. Jag delar dock helt uppfattningen, att vi behöver en ingående debatt inte minst för att diskutera hur vi skall klara en rimlig försörjning i vissa bygder, bl. a. i glesbygderna.

Jag vill vidare kanske mera i förbigående som min uppfattning framhålla — jag vet inte om det är helt riktigt — att man lagt en orimlig arbetsbörda på statens järnvägar. Det framhålls att det är SJ:s uppgift att se till att företaget sköts företagsekonomiskt. Samhällsekonomiskt skall man emellertid göra en annan bedömning, och i den mån konsekvenserna av företagets verksamhet faller utanför ramen för företagsekonomi skall samhället ekonomiskt hjälpa till.

Jag menar att man ställer orimliga krav, om SJ i samband med nedläggning av en bandel dels skall göra en företagsekonomisk bedömning, dels även foga in en sådan åtgärd i en samhällsekonomisk avvägning av bygdens försörjning i trafikpolitiskt avseende. På detta område måste vi komma fram till en annan ansvarsfördelning och förhandlingsordning än vad som är förutsatt i riksdagsbeslutet. Det finns nog anledning för departementet att ompröva ansvarsfördelningen i fråga om den samhällsekonomiska bedömningen.

Herr SKOGLUND (s):

Herr talman! Det vi i dag diskuterar är något som vi var helt ense om när den trafikpolitiska propositionen antogs hösten 1963. Vår strävan var då bl. a. att göra statens järnvägar mer konkurrenskraftiga på de långa linjerna och framför allt på de intereuropeiska linjerna, eftersom vi visste att våra transportkostnader måste nedbringas för att vi skulle kunna öka vår konkurrensförmåga på den europeiska

Svar på interpellationer och fråga ang. trafikpolitiken

marknaden. Statens järnvägars ekonomi hade dittills inte tillåtit modernisering av vagnparken, rangerbangårdarna etc. på ett sådant sätt att utrustningen kunde sägas vara modern och funktionell. Detta berodde på att statens järnvägar inom sin inkomstram också skulle täcka underskottet på de trafiksvaga bandelarna, vilket då uppskattades till 200 miljoner kronor per år.

Det var av den anledningen som riksdagen beslöt dels att det ifrågavarande beloppet skulle anvisas, dels att, som saken uttrycktes, nedläggningen av trafiksvaga bandelar skulle påskyndas så att den kunde ske i snabb takt. Sammansatta stats- och tredje lagutskottet anförde också — och riksdagen anslöt sig till uttalandet — att den omständigheten att SJ fick 200 miljoner kronor för att täcka underskottet på de trafiksvaga bandelarna inte fick leda till att nedlägningsarbetet på något sätt bromsades upp. Hela tiden var man medveten om att ingen nedläggning fick innebära en försämring utan snarare skulle medföra en förbättring av trafikservicen för de människor som berördes av nedläggningen.

På samma sätt var det med frågan om liberaliseringen. Jag vet inte hur många gånger jag uppvaktades av folk som skötte godstransporter och som ovillkorligen krävde att tillståndsgivningen skulle slopas. Och det var inte bara de som utförde transporterna — alltså transportföretagen — utan även de som anlitade transportföretagen som hävdade detta. Hela propositionen utformades för övrigt i nära samråd med representanter för näringslivet och representanter för de anställda, tillhörande både Transportarbetareförbundet och Järnvägsmannaförbundet.

Jag säger detta eftersom någon frågade om vi verkligen hade kontakt med de anställda innan vi utformade förslaget och lade det på riksdagens bord.

Herr Grebäck har ju alldeles nyss omvittnat, att vad riksdagen ville

åstadkomma genom den nya trafikpolitiken har i hög grad kunnat förverkligas och kunnat inkasseras som en vinst. Självfallet har det gnisslat på en rad punkter. Och varför skulle det inte göra det? Det gäller ju ett stort och känsligt område.

Man säger att man skulle kunna tänka sig att förstärka SJ:s ekonomi om det vore möjligt att därigenom undvika nedläggning av bandelar. Ja, vi har ju här i huset till leda diskuterat möjligheterna att förstärka SJ:s ekonomi. Men meningarna har varit delade. Så fort det varit fråga om att priserna på bussbiljetter skulle höjas — dessa var i varje fall i stockholmsregionen för låga — restes ett våldsamt motstånd. SJ hade inget annat att göra än att försöka höja taxorna så att de kom i nivå med kostnadsutvecklingen. Även det föranledde ju som bekant vissa klagomål på en hel del håll. Det fanns också negativa inslag när det gällde att förbättra SJ:s ekonomi. Jag tror att åtskilliga av kammarens ledamöter minns att när departementet lade fram ett förslag om att SJ skulle få 200 miljoner kronor i driftbidrag framställdes yrkanden om att man skulle pruta därpå. Beträffande frågan om SJ:s ekonomi har sannerligen förelegat skilda uppfattningar nästan till mättnad.

Jag skall inte förlänga debatten ytterligare, men jag vill säga till herr Eriksson i Bäckmora, att när han generellt bedömer nedläggningen av en flottled som en överföring av transportkostnaderna på det allmänna på grund av att vägarna måste förstärkas, tror jag att han skall studera problemet Indalsälven ett ögonblick. Nedläggningen skall — om jag minns rätt — genomföras år 1969. Vad har SCA och statens järnvägar gjort där? Jo, de har träffat en överenskommelse om att SJ skall bygga en stor terminal i Töva, 20 km från Sundsvall. Till den terminalen skall all den råvara transporteras som ligger inom SCA:s virkesfångst-

Svar på interpellationer och fråga ang. trafikpolitiken

område visavi industrierna i Sundsvall.

Ett järnvägståg per dag kommer, lastar av, sorterar virket med moderna truckar och lägger upp det i de sortiment man skall ha. Sedan tar lastbilen vid och transporterar virket de 20 km som återstår till de olika industrier som behöver det ena eller andra sortimentet. Där har alltså SJ — rätt naturligt — gått in i ett transportarbete, för vilket de passar och som blir ekonomiskt. Lastbilens möjligheter att konkurrera ligger på avstånd någonstans under 20—25 mil. När det gäller längre sträckor kommer statens järnvägar in i bilden.

Jag har velat säga detta därför att man skall vara medveten om vad som sker på iransportområdet. I nära anslutning till terminalen och industrierna ligger den moderna hamnen i Tunadal, som på sjötrafikens område innebär något av en omvälvning.

Sedan, och det var egentligen därför jag begärde ordet, herr talman, vill jag gärna framföra ett tack till statsrådet Lundkvist för att han framlagt ett seriöst förslag till lösandet av glesbygdens trafikproblem. Det arbete vi i departementet lade ned på propositionen rörande trafikpolitiken var inte så litet, ty arbetsresultatet från 1953 års trafikutredning, vilken hade haft till uppgift att syssla med dessa frågor, var föga användbart i sammanhanget. När remissmyndigheterna hade yttrat sig fanns sannerligen inte mycket att ta på. Det finns här närvarande ledamöter av kammarerna, vilka också var ledamöter av denna trafikutredning. Vi var då inne på frågan om hur man för framtiden skulle trygga transportförsörjningen i glesbygderna. Jag var medveten om att det för det dåvarande inte kunde anses möjligt att föra fram det förslag, som statsrådet Lundkvist nu skisserade. Utvecklingen har emellertid gått så snabbt i dessa områden

att ett sådant förslag till en lösning av glesbygdens trafikproblem tvingar sig på oss.

Jag har i ett sammanhang i mitt hemlän sagt att det skulle vara utomordentligt värdefullt om vi i något av inländets kommunblock kunde få något slag av försöksverksamhet. Vi har i vissa delar av länet tre trafikföretag som går parallellt, alla tre subventionerade: SJ, posten och ett enskilt bussföretag. Är detta rationellt? Alla ger en rätt dålig service, därför att deras ekonomi inte tillåter en bättre sådan. Borde man inte sätta sig ned och resonera — förutsättningslöst, om man så vill — om huruvida inte något av dessa trafikföretag skulle kunna överta de båda andras trafikuppgifter, få en bättre subvention och ge en bättre service än de tre nu ger vart för sig? Detta är ett problem som jag tror att det finns anledning att ta upp till prövning i detta sammanhang. Därvid kommer inte bara trafikservicen in i bilden; också den kommersiella servicen bör beaktas, såsom frågan om varubussar och allt vad därmed sammanhänger.

I vårt län är vi inte alls främmande för att resonera om dessa saker, men vi måste göra det snabbt, därför att de gamlas problem blir alltmer bekymmersamt för varje dag som går. Det ligger mycket i vad statsrådet Lundkvist yttrade om att man skulle kunna utnyttja taxi. Vi förde också fram tanken — men den var för tidigt väckt — att man skulle låta taxiorganisationen få en samhällelig subvention så att den kunde transportera de gamla för en lägre taxa, t. ex. busstaxa.

Kanhända går emellertid utglesningen till och med så långt att inte ens taxi finns på orten. Då skulle man också i denna prövning kunna slänga in frågan om inte någon enskild, som bor i bygden eller i dess närhet, skulle kunna av länsstyrelsen få ett trafiktillstånd för att utföra dessa transporter åt de

Svar på interpellationer och fråga ang. trafikpolitiken

människor, som annars inte har några möjligheter att få sitt trafikbehov tillfredsställt.

Detta, herr talman, får närmast betraktas som ett inlägg i debatten omkring det förslag som statsrådet Lundkvist aviserat i fråga om att söka åstadkomma en så god lösning som möjligt av trafikproblemen för glesbygdens och inlandets folk.

Herr ERIKSSON i Bäckmora (cp) kort genmäle:

Herr talman! Det är närmast med anledning av herr Skoglund's inlägg som jag vill göra en kort replik.

Att jag tog upp frågan om flottlederna innebar absolut ingen kritik mot SJ. Jag ville närmast ge ett erkännande åt kommunikationsministern för att han i framtiden är beredd att pröva just de samhällsekonomiska aspekterna när det gäller dessa nedläggningar.

I mitt exempel på nedlagda flottleder nämnde jag aldrig Indalsälven, utan tog i stället mina exempel från Ljusnan och Ljungan. Där har man inte vidtagit de arrangemang med SJ som man tydligen är beredd att göra då det gäller Indalsälven. Det är bl. a. sådana lösningar som enligt min mening bör få prövas när man skall undersöka de samhällsekonomiska effekterna av och omständigheterna kring nedläggandet av flottleder. Att man i fortsättningen skall handlägga frågorna under sådan prövning var just det som jag fann tillfredsställande i kommunikationsministerns svar.

Min fråga till kommunikationsministern gällde, huruvida nedläggningen av flottlederna i Ljusnan och Ljungan hade kommit så snabbt och överraskande som den i själva verket gjorde, om man verkligen hade haft sådant samråd. Om jag blivit riktigt informerad — det har i varje fall sagts så till mig — kommer nedläggningen av flottleden i Ljusnan att innebära att man för att transportera virket måste sätta in 200 landsvägs-

fordon dagligen, som skall ombesörja dessa transporter. Detta måste medföra en enorm belastning på vägnätet, och jag kan inte förstå annat än att det då blir samhället och skattebetalarna som måste stå för kostnaderna för dessa transporter, som tidigare har kunnat gå i flottleden.

Chefen för kommunikationsdepartementet, herr statsrådet LUNDKVIST:

Herr talman! Herr Skoglund lämna här en rad uppslag till ytterligare åtgärder som skulle vara tänkbara i samband med nya insatser för att lösa särskilt glesbygdens trafikproblem. Jag kan lova herr Skoglund att vi skall pröva dessa uppslag just i de sammanhang som jag nyss har redovisat.

Till herr Lorentzon vill jag säga att det är självklart att SJ också kommer att pröva sina möjligheter att transportera sopor. SJ skall naturligtvis i alla sammanhang vara med och försöka konkurrera om transporterna.

Jag hade i mitt förra inlägg inte tillfälle att ta upp de synpunkter som herr Lorentzon anförde på bl. a. SJ:s dotterföretag, men jag tycker att det tarvas ett visst tillrättaläggande på denna punkt. Helt kort vill jag därför säga, att SJ:s biltrafik inte är något särskilt företag utan ingår i SJ. Denna avdelning inom SJ handhar busstrafiken och sysslar alltså inte med godstrafik; den sidan ombesörjes av SLAB och av ASG. SLAB är det företag som engagerats i knutpunktstrafiken och har sin tyngdpunkt i närtrafiken medan ASG sysslar med långväga inrikes och utrikes landsvägs transporter och genom bl. a. flygfraktavtal har en världsspännande intressesfär. Företagen har alltså inte samma uppgifter och trafikerar heller inte samma linjer.

I de ekonomiska kalkyler som ingår i nedläggningsundersökningarna finns både järnvägs- och busstrafiken med. Att SJ medvetet för över godstrafik från järnväg till landsväg är riktigt när

Svar på interpellationer och fråga ang. trafikpolitiken

det gäller korta terminaltransporter, eftersom detta är ekonomiskt välmotiverat. Kunderna kan därigenom också ofta få godset hemkört. Det bör observeras att SJ inte drar sig undan sitt ansvar att upprätthålla kollektiv persontrafik. Trafiken läggs inte ner — den förs över från järnväg till landsväg.

Herr Lorentzon säger, att man bör uppmärksamma de av SJ under senare tid vidtagna åtgärderna som innebär att den regionala trafiken överlämnas till privatintressen och att SLAB i vissa städer försålts till företag underställda bank- och storkapitalet. Jag vet att detta är riktigt åtminstone beträffande en stad i landet som jag känner till, nämligen Härnösand. Där hade SLAB dålig förräntning på sin rörelse, och Linjebuss köpte därför bilarna för ett gott pris. I avtalet med Linjebuss ingick att SLAB:s anställda skulle övertas av Linjebuss, varigenom deras framtida utkomstmöjligheter tryggades. Alternativet hade varit att lägga ner verksamheten där. Transportarbetareförbundet har förklarat sig mycket nöjt med det sätt varpå denna affär sköttes.

Till herr Petersson i Gäddvik vill jag säga att jag måste rätta till det missförstånd som han upprepade när han ännu en gång sade, att nu är kommunikationsministern ute för att vältra över kostnaderna från staten till glesbygdens kommuner. Herr Eliasson i Sundborn spannar på samma tråd.

Jag har talat om två olika problem i detta sammanhang: när SJ lägger ner järnvägstrafiken i sådana bygder har SJ att diskutera detta med kommunerna och försöka lösa problemen genom insättande av ersättningstrafik.

Men jag har också sagt att vi med den trafikutveckling vi i allmänhet har ute i våra bygder inte kan undgå att observera, att vi för närvarande även i områden, där vi icke har någon SJ-trafik men i framtiden på grund av bilismens utveckling, har kollektiva tra-

fikproblem, vilka vi måste ägna uppmärksamhet. Hur mycket vi i fråga om dessa bygder än ropar på SJ hjälper det inte, därför att vi inte kan dra ut järnvägstransporterna hur långt som helst. I fråga om dessa bygder måste vi genom de organ i samhället, som är lämpade för de speciella uppgifterna och problemen, ta oss an dessa frågor.

I detta sammanhang har jag redovisat att jag tycker att det skatteutjämningsbidrag vi för närvarande har är som statsbidrag betraktat, riktigt uppbyggt i princip, eftersom det gynnar och även skall gynna de delar av landet som har det sämsta skatteunderlaget. Det gynnar även de kommuner som vid igångsättande av en ny aktivitet måste höja sin utdebitering.

Detta är alltså min principiella syn på hur finansieringen i sådana sammanhang skall gå till. Dessa bidrag är, till skillnad från andra statsbidrag vilka generellt skulle kunna tänkas utgå och gynna hela landet, mera sympatiska, eftersom de gynnar glesbygden.

Herr Hamrin i Kalmar talar om att han ändå inte har klart för sig hur vi i fortsättningen skall kunna handlägga denna fråga. Är det, som han uttrycker saken, så lämpligt att vi fortsätter med att »plocka kronärtskockan»? Han undrar om det inte är nödvändigt att vi får en mera översiktlig bedömning av konsekvenserna av vad som kan följa på en fortlöpande rationalisering. Bör inte den bedömning vi då får fram kunna anknyta till den regionsvisa planering som vi på annat sätt nu initierar?

Men detta är just vad jag menar. Det är i anknytning till den regionsvisa planering vi diskuterar som också dessa frågor måste komma upp. När exempelvis en nedläggning av en bana aktualiseras, skall detta ur samhällets synpunkt ses mot bakgrunden av den regionala planeringen i övrigt, där lokaliseringspolitik och sociala bedömningar kan komma in i bilden. Det är

Svar på interpellationer och fråga ang. trafikpolitiken

inte SJ:s sak att sköta detta, ty det skall samhället göra. SJ skall som hittills skett redovisa sina arbetsprogram och arbetshypoteser, och vi skall studera dem. Därefter skall vi söka koordinera dessa saker med den övriga samhällsplaneringen. Jag föreställer mig då att det är lättare för oss att hantera saken så, att vi knyter an till den regionala planeringen än att vi som herr Lorentzon var inne på försöker sätta i gång en stor utredning, i vilken vi praktiskt taget skall stoppa in alla samhällsproblem för att komma fram till hur vi definitivt skall lösa frågan om ett välorganiserat Sverige. Detta med utredningar låter utomordentligt bra, men alla som arbetar i detta hus vet att en utredning så till vida kan bli till men för utvecklingen att den försenar och fördröjer i stället för att främja den. Min uppfattning är att det nu verkligen gäller att ta de riktiga tagen utan att stoppa dessa problem i nya stora utredningspåsar.

Jag skulle tro att Sven Mellqvist kanske missförstod mig om han ansåg att SJ skulle utarbeta någon vitbok som nu skulle serveras. Jag kallade den bok jag har i handen för SJ:s vitbok, eftersom den uppenbarligen är vit till färgen. Vi har nu fått denna bok som informationsmaterial. Jag har i många sammanhang redovisat hur jag ser på själva hanteringsfrågan. Vi bör nu konkret från fall till fall diskutera dessa frågor ute på fältet.

Herr Grebäck pekade på att vi sannerligen kommer att få nya tillfällen att i riksdagen diskutera utvecklingen på det trafikpolitiska området. Jag kan emellertid inte med jämna mellanrum gå till talmannen och begära ordet för ett anförande i dessa frågor. Det måste föreligga ett ärende mot vars bakgrund vi kan diskutera dem. Sådana ärenden får vi genom statsverkspropositionen och, som herr Grebäck påpekade, med anledning av den tredje etappen i den trafikpolitiska diskussionen, då riksdagen

på nytt får tillfälle att pröva målsättningarna och, framför allt, takten i utvecklingen. Vi kommer sålunda att få fortlöpande debatter, och jag står till förfogande så ofta kammarens ledamöter det önskar för debatter i dessa frågor. Jag tycker nämligen att de är mycket angelägna.

Det verkar som om herr Eliasson i Sundborn har börjat bli litet tveksam om huruvida hans första tanke att riksdagen skulle ta ställning till de konkreta fallen var så förnuftig. Han undrar nu om inte diskussionen om de enskilda stationsnedläggningarna kunde flyttas över till kanslihuset, så att indragning av enskilda stationer beslutas i konselj. Följden måste naturligtvis då bli att även tidtabellerna för SJ måste fastställas i konselj. Hela detta jobb skulle skötas i kanslihuset. Jag ifrågasätter om det är någon lämplig ordning. Det finns, som herr Eliasson i Sundborn vet, en besvärsordning även i dessa sammanhang. SJ kommer att ta kontakt med kommunerna. Den debatt som har förts och det livliga intresse som har visats dessa frågor garanterar att SJ inte kommer att så att säga våldföra sig på i intressenterna — vilket jag för övrigt är övertygad om att företaget under inga förhållanden skulle ha gjort.

Herr Eriksson i Bäckmora berörde dessa problem i samband med flottningen. Det är möjligt att det i något fall tidigare inte har förekommit önskvärda kontakter mellan berörda parter. Med den utformning som jag har givit mitt svar förmodar jag att det kan betraktas som ett uttryck för departementets principiella inställning. Vi hoppas sålunda att kontakterna mellan berörda parter blir goda, så att de samhällsekonomiska bedömningarna får göra sig gällande.

Jag kan instämma i nästan alla de synpunkter som herr Grebäck gav uttryck för. Han har sysslat med dessa frågor inom den trafikpolitiska delegationen

Svar på interpellationer och fråga ang. trafikpolitiken

och har naturligtvis på nära håll upplevt vilka besvärande problem det kan bli fråga om. Visst kan informationen beträffande vissa nedläggningar understundom ha varit bristfällig, men även på denna punkt har jag ett starkt intryck av att SJ kommer att göra vad som är möjligt för att förbereda de kommuner som i fortsättningen kommer att beröras av åtgärderna. Herr Grebäck framhöll nödvändigheten av överläggningar inom kommunblocken beträffande de trafikpolitiska problemen. Jag har just velat skapa en modell för sådana överläggningar, så att vi när vi nu har tid på oss — ty det har vi, eftersom SJ:s program är en arbetshypotes fram till 1975 — bättre och effektivare skall kunna lösa frågan och få bra trafiksystem som kan fungera i alla delar av vårt land.

Herr PETERSSON (h):

Herr talman! I sitt interpellations-svar sade statsrådet Lundkvist, att målet för trafikpolitiken är att för landets olika delar säkra en tillfredsställande transportförsörjning till lägsta samhälls-ekonomiska kostnad. Det är en målsättning som jag instämmer i. Men jag är inte med på att staten skall överlasta ansvaret och kostnaderna för kommunikationer, som tidigare varit statliga, på kommuner och landsting. Detta kommer enligt min mening att bidra till en ytterligare utbredning av glesbygderna.

Vad som kännetecknar glesbygderna är att de arbetsföra människorna flyttar därifrån, varigenom skatteunderlaget sjunker, medan de gamla blir kvar. Detta kräver större insatser för den sociala omvårdnaden, något som medför ökade kostnader för kommunen. Med nu utgående statsbidrag och kommunal skatteutjämning kommer glesbygderna inte att klara ökade kostnader för trafikförsörjning och service, i varje fall inte om de skall behålla sin utvecklingskraft. Om man gör som statsrådet Lund-

kvist sagt, kommer det enligt min mening att medföra nya bekymmer även för staten.

Herr ELIASSON i Sundborn (cp):

Herr talman! Endast ett par kommentarer till statsrådets senaste anförande.

Denna SJ:s vita bok borde kanske i stället ha varit svart; den färgen skulle bättre överensstämma med hur folk upplever det här.

Men, herr statsråd, Ni går förbi det centrala i frågan. Det är nämligen detta, att både nedläggningen av bandelar eller nedläggningen av persontrafiken på en bandel och nedläggningen av järnvägsstationer har sociala och lokaliseringspolitiska konsekvenser. Det är väl ingen rimlig ordning, att det i ena fallet prövas frågan av Kungl. Maj:t med bedömning ur allmänna synpunkter och inte bara ur SJ:s företagsekonomiska synpunkter, medan i det andra fallet inget organ representerande samhället får ta ståndpunkt. Med denna ordning kan vi naturligtvis inte fortsätta.

Jag är, herr statsråd, inte alls tveksam om hur det här ligger till. Låt oss gärna ha ett samråd på det regionala planet. Jag har själv varit med om att underteckna en motion i mitt landsting angående trafikförsörjningsplan för länet. Vi har fattat precis samma beslut som herr statsrådet sade att man fattat i Västmanlands län. Men vilken effekt kan vi nå i en diskussion med SJ beträffande konkreta förslag till indragning av stationer, om SJ:s ledning på grund av sin instruktion endast har att bedöma detta ur företagsekonomiska synpunkter? Detta resonemang klaffar inte, herr statsråd! Den som i sista instans skall fatta beslutet, måste ha möjligheter att lägga inte bara företags-ekonomiska synpunkter på problemet.

Herr Skoglunds synpunkter om utnyttjande av taxi och även andra möjligheter tycker jag är alldeles riktiga.

Svar på interpellationer och fråga ang. trafikpolitiken

Det är saker som bör prövas. Men det är så att säga frågan nummer 2, hur vi skall ordna trafiken i orter där vi kanske inte ens har möjligheter att upprätthålla en lönsam busstrafik. Det är en annan sida av detta problem, som jag nu av tidsskäl inte närmare skall gå in på.

Herr LORENTZON (vpk):

Herr talman! Kommunikationsministern är inte ense med oss om att det behövs en utredning; han anser att en sådana skulle fördröja det hela. Jag konstaterar bara detta och skall inte ta upp någon diskussion i den frågan — jag återkommer i ett annat sammanhang när det gäller just den saken.

Att SJ skulle pröva transporten av sopor har jag aldrig sagt. Det måste vara en missuppfattning. Det är nämligen så, att storföretagen kommit underfund med att landsvägstransporter numera är mycket lukrativa affärer. Det visar ju detta som kommunikationsministern nyss meddelade, nämligen att man kunde köpa SJ:s eget företag i Härnösand, som gick mycket dåligt när SJ hade det men som numera tycks skötas rätt bra. Storbanken hade väl inte köpt företaget om man inte hade ansett att det gick att göra pengar på det. Liksom man förut ansåg att det gick att göra pengar på att transportera folk i luften, har man nu i rätt stor utsträckning slagit sig på landsvägstransporter.

När det gäller lönsamhetsundersökningarna konstaterar jag att kommunikationsministern med tystnad förbigick den saken.

Chefen för kommunikationsdepartementet, herr statsrådet LUNDKVIST:

Herr talman! När det gäller företaget i Härnösand är förhållandena inte så konstiga som herr Lorentzon ville göra dem. SJ hade en liten rörelse där, och där fanns en stor privat rörelse. Detta

var anledningen till att den lilla rörelsen inte bar sig: marknaden räckte ej till för dem båda. Då fann både företaget och dess anställda att det låg i deras intresse att för ett rimligt pris överlåta denna lilla verksamhet på det större företaget.

Herr Lorentzon ville helt allmänt göra gällande att SJ-ledningen och den personal som gör lönsamhetsundersökningarna skulle vara inbegripna i något slags »mygel» som inte tål dagens ljus. Så är naturligtvis inte fallet; den tanken faller på sin egen orimlighet. Både SJ:s ledning och SJ:s personal har intresse av att företaget även i fortsättningen är ett bra trafikföretag på de områden där järnvägen har möjlighet att konkurrera.

Herr Eliasson i Sundborn börjar visst gripas av trötthet — han har tydligen inte lyssnat till vad jag har sagt. Han sade att jag gick förbi den centrala frågeställningen i diskussionen om nedläggningarna av de enskilda stationerna. Han menade att när det gäller dessa nedläggningar så kommer samhället aldrig in i bilden. Det är inte på det sättet, herr Eliasson. Jag har i två inlägg redovisat att även nedläggning av de enskilda stationerna kommer att ske först efter kontakter och diskussioner med berörda kommuner och med hänsyn tagen till den ersättnings trafik som i stället kan åstadkommas för det berörda områdets vidkommande. Jag har bara sagt att det är orimligt att vi i riksdagen eller i regeringen skulle sitta och fatta alla beslut om tidtabellsändringar och besluta om varje enskild stationsnedläggning. Det är trots allt rimligare att dessa beslut får fattas av SJ, men det skall ske först efter kontakter med berörda kommuner. Jag har dessutom redovisat att det finns möjlighet att anföra besvär även i sådana här situationer.

Herr Petersson envisades också med att förbigå hela den argumentering jag förde i mitt tidigare inlägg. Jag är över-

Svar på interpellationer och fråga ang. trafikpolitiken

tygad om att om herr Petersson och hans parti har intresse av att ställa resurser till samhällets förfogande, så kommer vi i fortsättningen inte att ha så stora svårigheter när det gäller att lösa även dessa problem.

Herr KARLSSON i Huddinge (vpk):

Herr talman! Jag har med stort intresse åhört debatten här och lyssnat på de många uppslagen från olika håll om hur man skall lösa trafikproblemen. Jag blev mycket intresserad av upplysningen om att man nu från SJ:s sida överväger att inleda ett samarbete med Taxi och att man kanske också på annat sätt skulle försöka upprätthålla ett minimum av trafikservice. I det sammanhanget skulle jag bara vilja göra en hemställan till kommunikationsdepartementet.

Jag tar ett exempel. Vi har här i Stockholms län en ganska stor industriort, Hallstavik, med en storindustri med tusentals anställda, och i samma område ligger också en metallurgisk industri. Det är alltså fråga om ganska stora samhällen. Där har man nu lagt ned järnvägen och gått över till busstrafik. Det var kanske nödvändigt. Samtidigt har emellertid trafikservicen försämrats. Man har alltid tidigare kunnat åka från Stockholm kl. 7 på kvällen. Nu går det inte längre, utan man kommer bara till Rimbo och får ta taxi de sista fyra milen. Det är sådana direkta försämringar, då det gäller så pass betydande samhällen som i detta fall, som blir irriterande för befolkningen.

Jag förstår att det möjligen kan vara så att trafikunderlaget är svagt. Men — här kommer jag till min vädjan — skulle man inte, i avvaktan på att man försöker hitta på något annat sätt att upprätthålla ett minimum av service, kunna vänta med direkta försämringar av servicen åtminstone då det gäller så pass betydande samhällen?

Chefen för kommunikationsdepartementet, herr statsrådet LUNDKVIST:

Herr talman! Jag kan självfallet inte yttra mig om det enskilda fallet, men det kan vara på det sättet att man här tidigare har haft en järnvägsförbindelse som har fungerat tidtabellsmässigt på sätt herr Karlsson i Huddinge redovisar men som inte har haft en sådan uppslutning från trafikanternas sida att det över huvud taget har varit rimligt att fortsätta att trafikera just denna linje. Under sådana förhållanden har man vid anordnande av ersättningstrafik fått ställa, så att säga, de trafikanspråk, som trafikanterna har redovisat, i förhållande till den järnvägstrafik man tidigare hade, och därför har man fått arrangera det på det sätt som herr Karlsson nämnde.

Jag skall självfallet inte påstå att jag härmed lämnat någon initierad redogörelse, därför att jag, som jag inledningsvis sade, inte känner till det enskilda fallet. Jag vet emellertid att man ofta resonerar på det sättet att ersättningstrafiken skall, oberoende av om man kan konstatera att det under senare tid har blivit en mycket kraftig försämring av antalet resande, vara baserad på det förhållande som rådde tidigare, när betydligt fler var intresserade av att använda sig av det kollektiva trafikmedlet.

Vidare sade herr Karlsson att SJ var intresserade av att upprätthålla ett minimum av service och antydde att SJ ville engagera Taxi för att slippa bedriva service för egen räkning. Herr Karlsson torde ha blandat ihop mina funderingar om hur man över huvud taget skall lösa de kollektiva trafikproblemen i glesbygderna och den kommunblockplanering i dessa sammanhang som jag har varit inne på. För min del vill jag vända på herr Karlssons yttrande och säga att vad vi skall eftersträva är att upprätthålla ett maximum av service med lämpliga trafikmedel, ge en så god service som möjligt med hänsyn tagen till förhandenvarande förhållan-

den och då med hjälp av de trafikmedel som ur ekonomiska och andra synpunkter kan vara mest lämpliga.

Herr LORENTZON (vpk):

Herr talman! Jag vill tillbakavisa insinuationen att jag skulle betrakta tjänstemännen vid SJ som har hand om lönsamhetsundersökningarna som myglare. Detta kan ju aldrig ha framgått av vad jag har sagt — framför allt inte av mitt första anförande. Dessa lönsamhetsundersökningar är ju som jag framhöll perfekt skötta i och för sig, men det är SJ:s politik att låta olika företag konkurrera med varandra som jag finner mycket anmärkningsvärd. Så gör man ju inte i en privat koncern utan där sker driften företagsekonomiskt riktigt. I det här fallet förlorar emellertid SJ, eftersom lönsamhetsberäkningarna görs på detta sätt, och jag tycker det är mycket underligt att kommunikationsministern kan få det till att jag vill anklaga de tjänstemän som har order att utföra uppgiften för att vara myglare.

Chefen för kommunikationsdepartementet, herr statsrådet LUNDKVIST:

Herr talman! Jag är naturligtvis glad i den mån herr Lorentzons misstanke inte riktade sig mot undersökningarnas objektivitet.

Sedan står det givetvis herr Lorentzon fritt att diskutera om SJ:s metoder från hans synpunkt är de riktiga. Under åberopande av mitt tidigare inlägg i denna fråga tror jag emellertid att man vågar säga att SJ även i detta fall försökt använda metoder, som kan bilda en grund som samhället behöver för bedömningen huruvida de av SJ föreslagna åtgärderna beträffande nedläggningar av olika bandelar kan förenas med sociala, lokalpolitiska och andra hänsyn, som vi som har ansvar för samhället i dessa stycken bör ta.

Härmed var överläggningen slutad.

§ 3

Svar på interpellation ang. lönsamheten inom de svagare skogsproduktionsområdena

Ordet lämnades på begäran till

Chefen för jordbruksdepartementet, herr statsrådet HOLMQVIST, som yttrade:

Herr talman! Herr Wikner har ställt vissa frågor i anledning av den försämrade lönsamheten för skogsbruket i vissa områden.

Redan i direktiven för den skogspolitiska utredning, som tillsattes år 1965, uttalade jag att avsättningsläget på världsmarknaden för våra skogsprodukter ändrats i riktning mot en allt hårdare konkurrenssituation. Samtidigt betonade jag konsekvenserna av ett försämrat konkurrensläge för vår samhällsekonomi och för sysselsättningen. Jag är alltså redan väl medveten om de förhållanden som herr Wikner tagit upp i sin interpellation. Självfallet gör sig verkningarna av det ändrade läget gällande främst inom sådana områden där de naturliga förutsättningarna för skogsbruket är mindre goda och där transportavstånden för virket är stora.

Förhållandet mellan tillgängliga avverkningskvantiteter och förädlingsindustrins råvarubehov behandlas av virkesbalansutredningen som inom kort kommer att avge sitt slutbetänkande. Av utredningens material kommer också att i stort framgå vilka skogstillgångar som ekonomiskt inte kan utnyttjas. Något behov av att som herr Wikner ifrågasatt företa någon särskild översiktsplanering för att belysa berörda frågor föreligger således inte för närvarande.

Virkesbalansutredningens undersökningar kommer att utgöra ett viktigt underlag för den skogspolitiska utredningens fortsatta arbete. Denna utredning har enligt sina direktiv att pröva hur statsmakterna på lämpligaste sätt bör medverka till en från samhällsekonomisk och social synpunkt sund utveckling av skogsbruket. Det är givet att

Svar på interpellation ang. lönsamheten inom de svagare skogsproduktionsområdena

utredningen kommer att överväga om det behövs särskilda åtgärder till följd av en försämrad lönsamhet för skogsbruket inom vissa områden.

Av det anförda framgår att några ytterligare åtgärder från min sida i anledning av de problem som berörs i herr Wikners interpellation inte är påkallade.

Vidare anförde:

Herr WIKNER (s):

Herr talman! Jag ber först att få tacka statsrådet för svaret, även om jag inte av det fick reda på så mycket mer än jag kände till tidigare. Jag har faktiskt läst direktiven till de två omnämnda utredningarna.

Ute i landet, framför allt i Norrland, råder stor oro för skogsbrukets lönsamhet. Sålunda läste jag häromdagen i en tidning att »stora skogsarealer, som hittills gett tusentals människor sin utkomst, i en ganska snar framtid kan bli 'skrotade'».

Det mest positiva i interpellationssvaret är att utredningen kommer att överväga om några särskilda åtgärder behövs vidtagas på grund av den försämrade lönsamheten för skogsbruket inom vissa områden. Det är just den frågan jag har tagit upp i min interpellation. Jag tycker mig märka att även jordbruksministern känner en viss oro för den utveckling vi haft i fråga om skogsbrukets lönsamhet i berörda områden, och som jag framhållit i min interpellation har Norrland därvidlag drabbats hårdast. Nollzonerna ökar, och när man bjuder ut stämplingar möts man ofta av det beskedet av bolagsrepresentanterna att det inte lönar sig att avverka på området i fråga. Det är sålunda inte bara med tanke på virkesbalansen som jag framställt interpellationen, utan jag har först och främst tänkt på sysselsättningen för befolkningen i områdena, och det är nog så viktiga frågor.

Många gånger är det givetvis nödvändigt att tillsätta en utredning, men det är ju ändå resultaten av utredningens arbete som sätter spår efter sig, och de frågor jag aktualiserat bör utredningen ta sig an snabbt och effektivt. Vi vet att skogen huvudsakligen äges av privata bolag, men vem som äger den är inte det väsentliga. Det viktiga är hur skogen sköts. Och jag vill påstå att vi trots vår skogsvårdsplan har en markant eftersläpning av de skogsvårdande åtgärderna, framför allt tryggas rensningar, planteringar, röjningar och gallringar. Detta framgår klart och tydligt av verkställda skogstaxeringar. Samma är förhållandet när det gäller utbyggnad och modernisering av skogs- och massaindustrierna. Vi kan där jämföra med Finland, som i det fallet har nått mycket längre än vi.

Hur har då de nuvarande förhållandena uppstått? Ja, tidigare hade vi en s. k. sågverksdöd, som vi dock lyckades komma till rätta med. Nu när skogsindustrin har fått svårigheter sägs det att man håller på att bygga upp den industrin. Jag kan förstå att sågverksdöden inträffade, men jag har svårt att förstå att skogsdöden skall behöva överraska oss i dagens samhälle. Är det kanske så att regeringen har litat för mycket på skogsbolagen och skogsägarorganisationerna när det gäller att utnyttja skogstillgångarna inte bara för skogsägarna själva utan också för de anställda och samhället?

Det har också sagts att bolagen har investerat vinstmedel från skogen i kraftverk och annat under goda år och att skogens skötsel och skogsindustrins utbyggnad har fått komma i andra hand. Jag sitter inte själv med i någon bolagsstyrelse och har därför inte haft någon möjlighet att undersöka dessa förhållanden, men jag anser ändå att den skogspolitik regeringen fört varit alltför liberal.

Man förleds många gånger när man deltar i skogsexkursioner tillsammans

Svar på interpellation ang. lönsamheten inom de svagare skogsproduktionsområdena

med skogsägarna — jag har själv deltagit i många och jag vet också att jordbruksministern har gjort det — att tro att skogsägarna sköter sin skog exemplariskt. Det ligger naturligtvis i sakens natur att man vid sådana tillfällen visar det bästa man har. Jag skall också villigt erkänna att många sköter sin skog mycket bra, men jag vill nog påstå att det är alltför många som inte gör det. Detta gäller både bolag och enskilda.

Under min tid som ledamot av första kammaren väckte jag en motion, I: 301 år 1963, vari jag begärde att riksdagen måtte besluta att i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa om utredning och förslag till obligatoriska skogsvårdsavgifter, som avsättes i samband med avverkningen i syfte att användas för å fastigheten nödvändiga skogsvårdande åtgärder.

Det är högst nödvändigt att det finns pengar när dessa åtgärder skall utföras. Som bekant har ett sådant system införts i Norge, och enligt uppgifter har det fungerat mycket väl. Jag vill uttala min tillfredsställelse över att motionen nu i alla fall har hamnat hos skogspolitiska utredningen, och jag hoppas verkligen att den beaktas.

Jag har i mitt anförande mest berört primärproduktionen, men det är lika nödvändigt att rationalisera den skogligen sekundärproduktionen, varmed jag avser avverkningar och transporter av virket till fabriken. Men om man skall göra detta måste man göra det effektivt, så att alla parter som äger skog berörs, och man kommer härvidlag in på ett verkligt svårt problem.

Om en sådan rationalisering med framgång skall kunna genomföras är det nödvändigt med en omarrondering av våra skogsmarker. Jag tror i detta fall på gemensamhetsskogen för de privata skogsägarna, varvid dessa i stället för ett visst skifte eller en viss del av ett område äger en andel i ett skogs-

område. Det är naturligtvis inte nödvändigt att ett sådant system införs bryskt mot skogsägarnas vilja, men jag tror att ägarna till sist kommer att inse att det är fördelaktigt med detta system. Om man inte kan lösa dessa stora frågor på det vis som jag nu angivit kanske man ändå måste tillgripa lagstiftning.

Ägosplittring och dålig arrondering utgör ett svårt hinder för en effektiv rationalisering av skogsbruket. Man frågar sig varför det går så sakta med omarronderingen. Vi måste enligt min mening skaffa oss ökade kunskaper för att så snabbt som möjligt lösa detta viktiga problem. Vi vet för litet om dessa frågor. Det är ett svårt problem att lösa, men detta får inte utgöra något hinder. Det räcker inte med att bara prata om dessa förhållanden utan man måste faktiskt gå från ord till handling.

Många anser det tveksamt om man skall satsa på skogsindustrin, eftersom den på kort sikt bedöms få brottas med dålig lönsamhet. Ja, även detta är ett svårt problem, men jag tillhör inte dessa pessimister. Jag tror på skogsbruket och på skogsindustrin i Norrland, men man måste följa upp verksamheten och satsa de resurser som är nödvändiga. Man får inte bara ta kapital från skogen utan man måste även ge denna det kapital den behöver. Jag tror att skogsägarna måste ta på sig ett ökat ekonomiskt ansvar och att staten måste inrätta en institution som kan följa upp skogsfrågorna bättre än vad som hittills skett.

Det är klart att det går att tillbakavisa påståendena att man skall satsa på skogsindustrin och återropa konkurrensen på världsmarknaden. Men jag tror inte det är enbart detta det gäller. Vi behöver ökade kunskaper och en utvidgad forskning är därför nödvändig. Det är angeläget att en kraftig satsning görs på hithörande områden. Vi behöver en översiktlig planering som anger

Svar på interpellation ang. lönsamheten inom de svagare skogsproduktionsområdena vilka områden det lönar sig att satsa på ur både skogsägarnas, de anställdas och samhällets synpunkt. Utan en sådan planering kan vi inte komma till rätta med förhållandena. Detta har också den nye generaldirektören för skogsstyrelsen framhållit.

Ett allmänt näringsdepartement, dit även skogsbruket hänfördes, skulle på ett bättre sätt kunna ta sig an de uppgifter jag här talat om. Jag hoppas att inrättandet av ett sådant departement kommer att övervägas av regeringen. Jag har inget recept för hur det skall utformas — den saken blandar jag mig personligen inte i. Men vi vet att när de privata företagen misslyckats har man skylt på regeringen. Jag skulle tro att vi kommer att få höra liknande uttalanden när det gäller skogen. Därför anser jag det vara nödvändigt att statsmakterna griper sig an dessa problem på fullt allvar.

Jag vet att det redan sagts mycket om de spörsmål jag här berört, men det skadar enligt min mening inte att dessa frågor med vissa mellanrum tas upp, ty de är synnerligen viktiga ur både skogsbrukets och samhällets synpunkt och även ur sysselsättningssynpunkt. Framför allt gäller detta Norrland — i det avseendet måste frågans vikt särskilt poängteras.

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

Herr talman! Herr Wikner sade bl. a. att många människor känner oro för skogens möjligheter och skogens framtid, och i så måtto kan jag dela åsikten, att det är en mycket allvarlig fråga hur vår skogsindustri skall kunna hävda sig i den hårdnande konkurrensen. Herr Wikner var emellertid missnöjd med mitt svar, och därför vill jag erinra herr Wikner om att svaret utgör ett försök att svara på de frågor som herr Wikner ställt. Herr Wikner har bl. a. frågat: »Anser statsrådet att samhället och

skogsindustrin har råd att undvara dessa virkesproducerande områden» — d. v. s. de svagare skogsproduktionsområdena i vårt land — »i framtiden»? Därefter frågade herr Wikner om jag avsåg att genomföra exempelvis en riksomfattande översiktsplanering.

Såvitt jag förstår måste mitt svar bli just att dessa önskemål redan är tillgodosedda. Vi har tillsatt en utredning som nu försöker skapa sig en bild av våra virkestillgångar och framlägga de förslag som kan föranledas av undersökningen. Det är en mycket vid översyn av skogsproblemen som utredningen skall göra — och vad herr Wikner läst upp i sitt anförande här i dag kunde faktiskt vara valda delar av direktiven. Jag har visst ingenting emot att man då och då håller sådana här allmänna anföranden om skogens situation. Men det finns ju inte anledning, herr Wikner, att då rikta sig mot mig och hävda att jag skulle ha avgivit ett felaktigt svar. Jag tycker att mitt svar står i överensstämmelse med de frågor herr Wikner hade ställt.

Herr **WIKNER** (s):

Herr talman! Jag försökte faktiskt förklara vad jag menade med denna översiktsplanering — att vi skulle få en planering för hela skogsbruket, som skulle visa vilka områden som är lönsamma och vilka som icke är det. Kommer vi att få en dylik översikt av den skogspolitiska utredningen, eller faller det på virkesbalansutredningens lott? Jag har fattat det så att resultatet från den senare skulle ligga till underlag för skogsindustrin och planeringen av en eventuell utbyggnad av densamma.

Sedan vill jag säga till statsrådet att jag inte läst upp något ur utredningens betänkande. Jag är faktiskt så pass skogligen intresserad att jag kan göra dessa bedömningar själv, men jag har velat ta upp vissa problem för att få dem belysta.

Svar på interpellation ang. de statliga garantierna för lån till jord- och skogsbruksföretag

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

Herr talman! Jag har inte lust att förlänga denna debatt, men jag vill framhålla att det är helt naturligt att den skogspolitiska utredningen kommer att ha mycket god vägledning i sitt arbete av det material som framkommer genom riksskogstaxeringen. Vi har ju vetat om att först vidtogs den ena åtgärden och sedan tillsatte vi utredningen. Naturligtvis låg en tanke bakom det. Vi har visserligen två utredningar, kan man säga, men de är helt samordnade och självfallet skall dessa tillsammans ge oss ett bättre underlag för bedömningen av framtiden.

Hur långt herr Wikner vill gå blir en senare fråga. Av det material som framkommer kan vi i första hand beräkna vilka virkestillgångar vi har, men det kommer också att ge besked om de ekonomiska förutsättningarna för skogsbruket inom olika räjonger av vårt land.

Herr **WIKNER** (s):

Herr talman! Får jag tolka herr statsrådets senaste inlägg så att de spørsmål jag tagit upp i min interpellation kommer att bli väl tillgodosedda, är jag naturligtvis mer nöjd med det beskedet än jag hade anledning att vara efter att ha hört svaret.

Härmed var överläggningen slutad.

§ 4

Svar på interpellation ang. de statliga garantierna för lån till jord- och skogsbruksföretag

Ordet lämnades på begäran till

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

Herr talman! Herr Nilsson i Tvärålund har frågat, om jag vill medverka

till att vid prövningen av statliga lånegarantier, särskilt beträffande Norrlands inland och andra jämförbara bygder, det kombinerade jord- och skogsbruksföretaget bedömes som helhet och ökad hänsyn tas till investeringens önskvärdhet ur allmän och samhälls-ekonomisk synpunkt.

Riktlinjerna för det statliga ekonomiska stödet till jordbrukets rationalisering behandlades av årets vårriksdag. Den av herr Nilsson nu ifrågasatta tillämpningen av dessa riktlinjer uppmärksammades därvid särskilt. Som interpellanten påpekat krävs för statligt stöd till förvärv av brukningsenhet med både jordbruk och skogsbruk eller till rationalisering av jordbruksdelen i sådan enhet att jordbruket kan beräknas bli så omfattande och effektivt att investeringen i denna del blir lönsam. Jordbruksutskottet uttalade beträffande detta lönsamhetskrav att i jordbruksdelen insatt arbete och kapital skall ge full timersättning resp. normal förräntning. Vid prövning av ansökan om dylikt stöd bör en bristande lönsamhet i jordbruksdelen inte anses kunna kompenseras genom förekommande överskott från skogsdelen.

Enligt min mening är det ett naturligt krav för statligt stöd att jordbruksdelen i det kombinerade företaget skall kunna bära sina egna investeringar. Det kan därför inte anses vara rimligt att efterge lönsamhetskravet. Mot bakgrunden härav är jag inte beredd medverka till den av herr Nilsson ifrågasatta ändringen av bedömningsgrunderna för det statliga stödet.

Vidare anförde:

Herr **NILSSON** i Tvärålund (cp):

Herr talman! Jag ber att få tacka jordbruksministern för svaret på min interpellation. Jag behöver knappast säga att jag inte är särskilt belåten med det; jag anser faktiskt att det är

Svar på interpellation ang. de statliga garantierna för lån till jord- och skogsbruksföretag

nedslående och visar oförståelse inför glesbygdernas problem. Den ganska hårda attityd mot deras problem som jag tycker mig utläsa ur svaret är verkligen beklaglig.

Jag framhåller i interpellationen att det för »många företag, särskilt i Norrland, gäller att skogsdelen har större betydelse för sysselsättning och lönsamhet än jordbruksdelen». Ett mycket stort antal av dessa företag är eller kan göras bärkraftiga trots att jordbruksdelen isolerad inte är fullt lönsam. Den kan ge ett försvarligt täckningsbidrag för olika fasta kostnader och en utjämnad sysselsättning i områden med få alternativa sysselsättningsmöjligheter.

Bostadsbeståndet är på många håll gott i fall som här kan komma i fråga. Om den lilla jordbruksdelen i det kombinerade jordbruks- och skogsföretaget i exempelvis Norrlands inland inte ger — som statsrådet nyss har nämnt i svaret — »full timersättning respektive normal förräntning», anser statsrådet att det är diskriminerat i fråga om stöd i form av kreditgarantier. Kan statsrådet tala om hur stor del av svenskt jordbruk som i dag fyller detta krav på full lönsamhet? Om vi i dag skulle sätta detta villkor för att jordbruk skulle kunna fortsätta, vore vi säkerligen långt under den 80-procentiga försörjningsgrad som riksdagen i våras beslutade som minimiproduktion.

Jag tror mig veta att statsrådet t. o. m. i södra Sverige har sett exempel på hypermoderna, rationella och stora jordbruk, som inte är lönsamma. Ändå menar jordbruksministern att man måste kräva full lönsamhet av jordbruksdelen isolerad i t. ex. Norrlands inland; detta anser han naturligt i sitt interpellationssvar. Han kan inte heller acceptera att det kombinerade jord- och skogsbruksföretaget bedöms som helhet eller att ökad hänsyn tages till investeringens önskvärdhet från allmän och samhällsekonomisk synpunkt i de byg-

der det här i första hand är fråga om. Detta är ett verkligt beklagligt och, herr talman, rent av tragiskt konstaterande.

Jag hade faktiskt väntat mig ett mindre kategoriskt uttalande från jordbruksministern i detta fall. Anledningen till mina förhoppningar var att jordbruksministern har hållit föredrag bl. a. i Norrlands inland, där han sagt att han anser att en betydande jordbruksproduktion skall finnas i Norrland och även i dess inland. Man kan naturligtvis diskutera vad som är *en betydande* jordbruksproduktion i dessa områden, men det måste väl ändå vara en större produktion än nästan ingen.

En ytterligare orsak till den förhoppning jag ställt på statsrådets svar var vad han själv skrivit i proposition nr 95 år 1967, där han bl. a. sagt att »för stödet bör gälla den huvudprincipen att den ifrågasatta investeringen bör vara önskvärd ur allmän synpunkt och att den är samhällsekonomiskt motiverad. Vidare bör krävas att investeringen är lönsam ur företagsekonomisk synvinkel. Vid kombinerade jord- och skogsbruk bör — — — härjämte jordbruksdelen ha sådan omfattning och effektivitet att investeringarna i den delen blir lönsamma».

I min interpellation har jag understrukit att man just i Norrland, framför allt i dess inland, bör föra fram samhällssynpunkten mera än vad man hittills har gjort. Detta bör vara förenligt med huvudprincipen. Jag har uppfattat statsrådets skrivning i propositionen på detta sätt. Vidare skall man beakta vissa andra synpunkter, exempelvis lönsamheten. Svaret måste emellertid tolkas så, att huvudprincipen i varje särskilt fall skall vara att jordbruksdelen isolerad måste visa en så god lönsamhet, att den ger full timersättning och en tillfredsställande förräntning.

Jag tror mig känna förhållandena på detta område så pass bra att jag kan

Svar på interpellation ang. de statliga garantierna för lån till jord- och skogsbruksföretag

påstå, att jordbruket i Norrlands inland kommer att gå tillbaka även utan den hårda press som verkningarna av dagens interpellationssvar är ett exempel på.

Den inställning som svaret ger besked om kommer, enligt min mening i varje fall — och den delas, herr statsråd, av oerhört många i de berörda områdena — att hindra tillkomsten av rationella och för dessa områden anpassade lantbruksföretag. Mycket stora områden kommer enligt min mening — och den delas även i detta fall av mycket, mycket stora grupper av alla politiska schatteringar — att med denna politik bli praktiskt taget rensopade från allt vad enskilt jordbruk och skogsbruk heter. Kulturbygden kommer att förslummas i onödigt stor omfattning, och här kommer också naturvården in i bilden liksom även beredskapsfrågorna. — Men detta är ju ett kapitel för sig, som jag inte vidare skall ta upp i denna diskussion, även om det bör införas som ett tungt vägande motiv ur allmän synpunkt, som, om jag har uppfattat det riktigt, skall vara huvudprincipen.

I Norrlands inland utreder och diskuterar nästan varje kommun någon form av näringsstöd till jordbruket. Detta är i stort sett ingen politisk stridsfråga på det kommunala planet. Jag tror att jordbruksministern, och för övrigt även övriga medlemmar av regeringen, har en hel del att lära av denna kommunala enighet i detta avseende. En rad av omedelbara åtgärder är av nöden; det har jag sagt från denna talarstol tidigare, och det är många andra som har framhållit det också. Det kan snart vara för sent — i varje fall är vi mycket sent ute. Vi har ju här i kammaren lyssnat till en nära fyra timmar lång debatt just om glesbygdsfrågor och kommunikationer. Det är ett exempel.

Jag har i min interpellation tagit upp en åtgärd som skulle vara möjlig att använda och som jag nu faktiskt väd-

jar till statsrådet att ta sig ytterligare en inte alltför lång funderare på. Det förslag som jag framförde i interpellationen anser jag vara möjligt och rimligt att genomföra — och även nödvändigt! — för främst de bygder som jag här har berört. Situationen är så kritisk, att extra ansträngningar för att försöka göra någonting påtagligt är nödvändiga. Jag tycker inte att det förslag jag har framfört hör till de extra ansträngningar som skulle behövas, men om det är så, vädjar jag ännu en gång, herr talman, till jordbruksministern, att han försöker att ingående sätta sig in i den situation som föreligger.

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

Herr talman! Om det funnes möjligheter att regelmässigt ge avkall på lönsamhetskravet på det sätt som herr Nilsson i Tvärålund här tydligen har ansett — detta vore väl konsekvensen av hans resonemang, om man skulle följa hans förslag — så skulle det finnas en stor risk för att det statliga stödet finge en helt felaktig inriktning genom att det allmänna skulle komma att engagera sig inom sådana områden och i sådana företag där det saknas förutsättningar att bedriva jordbruk mera långsiktigt.

Men vad skulle detta innebära för den enskilde individen? Det är dock till sist den enskilde som måste betala tillbaka dessa pengar! Det är ju fråga om lån och stöd, och därför tror jag att det sannerligen vore anledning för herr Nilsson att fundera mer än en gång på om det kan vara alldeles riktigt att bortse från kravet på lönsamhet när man skall göra investeringar. Det är nämligen till glädje även för den som skall ta emot lånet att ha förvisningen, att han verkligen får ut någonting av den insats som han gör.

Jag har inte riktigt klart för mig vad herr Nilsson i Tvärålund egentligen me-

Svar på interpellation ang. de statliga garantierna för lån till jord- och skogsbruksföretag

nar. Åsyftar han med sitt senaste inlägg att de medel som staten utbetalar till skattetyngda kommuner skall användas till att i likhet med vad som skett i Stensele kommun subventionera jordbrukare för att därigenom förmå dem att stanna kvar på enheter som inte är bärkraftiga? Motiveringen för en sådan utbetalning skulle vara att jordbrukarna eljest flyttar in till tätorten och där ställer anspråk på att det skall finnas bostäder åt dem. Samhällsekonomiskt skulle det således vara en klok lösning att göra något i den vägen.

Jag vore tacksam om herr Nilsson i Tvärålund närmare ville precisera om det är den typen av stöd som herr Nilsson är ute efter. Hur skall det företag i övrigt se ut som vi skall diskutera? Jag har sagt — och det har jordbruksutskottet också när det i våras behandlade propositionen — att det kommer att finnas många kombinerade företag, i fråga om vilka det kan tänkas att jordbruksdelen är större eller mindre. Det är inte det avgörande. Det väsentliga är att den investering som göres i jordbruksdelen också är meningsfull, att den ger ett utbyte till vederbörande. Om investeringen sedan bara ger jordbrukaren 500 arbetstimmar om året, kan den ändå vara motiverad, om man kan visa att den ger ett gott utbyte.

Man skall sålunda inte stödd på inkomstkalkyler från annat håll ge sig in på att använda statsstödet för att bygga upp en jordbruksproduktion som då kommer att utgöra en belastning på företaget. Om vi skall fortsätta denna diskussion, skulle det vara bättre om herr Nilsson i Tvärålund mera konkret sade: Jag tänker på ett företag av den eller den typen, där de nuvarande bestämmelserna inte är tillämpliga.

Det finns, herr Nilsson, enligt kungörelsen om det statliga stödet till jordbrukets rationalisering en bestämmelse, som ger lantbruksstyrelsen och lantbruksnämnderna möjlighet att om sär-

skilda skäl föreligger i undantagsfall kunna begära Kungl. Maj:ts medgivande om avkall på visst villkor i kungörelsen. Kungl. Maj:t har alltså i princip möjlighet att släppa de av herr Nilsson nämnda lönsamhetskraven. Men denna möjlighet måste begränsas enbart till enstaka företag när det finns speciella skäl.

Vi har haft några sådan fall uppe till behandling, där personliga förhållanden och annat bidragit till att man kunnat göra ett avsteg från gängse princip. Men det är någonting annat än det herr Nilsson här talar om, nämligen att man regelmässigt skulle kunna frågå lönsamhetskraven. Det vore ett allvarligt steg, och det skulle uppenbart stå i strid med riksdagens beslut om jag här förklarade, att jag skulle kunna tillmötesgå herr Nilssons önskemål.

Herr NILSSON i Tvärålund (cp):

Herr talman! Den sista delen av statsrådets inlägg tyder väl på att han inte läst min fråga riktigt ordentligt. Jag har inte fört på tal någon regelmässig bedömning över hela landet. Min fråga löd på följande sätt: »Vill statsrådet medverka till att vid prövningen av statliga länegarantier, särskilt beträffande Norrlands inland och andra jämförbara bygder, det kombinerade jord- och skogsbruksföretaget bedömes som helhet och ökad hänsyn tages till investeringens önskvärdhet ur allmän och samhällsekonomisk synpunkt?»

Vad jag velat framhäva är alltså att samhällsekonomiska och andra allmänna synpunkter starkare än hittills understrykes, i synnerhet vad gäller just inlandskommuner i Norrland och i jämförliga områden.

Om ett jordbruk i inlandet har låt oss säga fem—sex hektar åker, ett utomordentligt bra bostadshus och 400—500 hektar skog, vilket ur lönsamhetssynpunkt och i prishänseende kan vara försvarligt, bör inte lönsamheten i des-

Svar på interpellation ang. de statliga garantierna för lån till jord- och skogsbruksföretag

sa få hektar jord vara hinder för en person att bosätta sig där. Det finns dock ett bra bostadshus och samhällsliga investeringar, och ur allmänna synpunkter kan det därför vara både rimligt och riktigt att vederbörande får bosätta sig där. I varje fall bör lantbruksnämnderna i sådana fall undersöka vilka förutsättningar som finns för en sådan produktion, att lönsamhet går att erhålla med den arbetstid och de investeringar som blir erforderliga.

Jag kan nämna ett fall — jordbruksministern kanske kommer att få avgöra det — där vederbörande i sina klagomål säger att lantbruksnämnden inte har resonerat med den eventuella köparen om vilken produktion och lönsamhet som kan vara möjliga att erhålla på just den fastigheten. Det är nödvändigt att lantbruksnämnden hjälper till med att anpassa produktionen i varje enskilt sådant fall och verkar positivt för att uppnå detta mål.

Om jag förstod jordbruksministern rätt behöver det inte vara ett fullständigt jordbruk eller stora jordbruksarealer, bara man får ett »meningsfyllt» utbyte av investeringen. Det är detta jag syftar till i min interpellation. Jag vill inte införa någon ny ordning, det torde framgå av interpellationen. Jag vill endast få understruket vad jordbruksministern har sagt i propositionen, att huvudprincipen är »att den ifrågasatta investeringen bör vara önskvärd ur allmän synpunkt och att den är samhällsekonomiskt motiverad».

Sedan kan man naturligtvis diskutera om inte samhället av beredskapsskäl, bebyggelseskäl och sociala skäl har anledning att vidta extra anordningar i t. ex. Norrlands inland, där jordbruksdelen kan vara försvarlig även om den inte är fullt lönsam. Jag har emellertid inte tagit upp den frågan i interpellationen utan har denna gång begränsat mig till vad som kan vara möjligt att

genomföra med det beslut som riksdagen för drygt ett halvår sedan tog.

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

Herr talman! Jag är tacksam för de sista orden i herr Nilssons anförande. De visade att herr Nilsson inte begär att vi skall tillämpa författningen på annat sätt än som är avsett. Det finns eljest en tendens att föra in många andra motiv för hur jordbruksstödet skall fördelas. Jag tror att det vore olyckligt för jordbruket om vi inom jordbrukspolitikens ram skulle försöka lösa andra problem, som i och för sig är viktiga men som måste lösas i annan ordning. Jordbrukets huvudtitel bör inte belastas med kostnaderna för detta. Det stöd vi har möjlighet att lämna under nionde huvudtiteln skall användas för att förstärka jordbruket, så att vi får ett allt rationellare jordbruk som kan ge även jordbrukarna bättre ekonomiska förhållanden.

I anslutning till det första vill jag ändå säga att jag inte tror att det skall vara svårt att finna exempel på både regeringens och riksdagens vilja att stödja det norrländska jordbruket. Med det beslut vi fattade i våras, bekräftade vi på nytt att det görs undantag på prissidan för jordbruket likaväl som att vi vill fortsätta med särskilda rationaliseringsåtgärder för det norrländska jordbruket.

Jag hoppas att det var en glädjestund för herr Nilsson när han läste i tidningarna om den inventering som lantbruksstyrelsen nu redovisat om framtidsutsikterna bl. a. för det norrländska jordbruket. Den visar visserligen att det förekommer nedläggningar — det gäller hela landet — men att bilden dock är betydligt ljusare än vad man ibland i diskussionen velat göra gällande.

När det gäller intresset för att stödja

Svar på interpellation ang. de statliga garantierna för lån till jord- och skogsbruksföretag

jordbruket tror jag sålunda, herr Nilsson, att vi kan ta varandra i hand och vara överens om att hjälpas åt. Men det föreligger ändå en skillnad. På det område vi nu diskuterar har jag pekat på möjligheterna till speciella undantag. Då säger herr Nilsson, att han i stort sett är överens med mig, eftersom han egentligen inte har föreslagit någonting annat. Detta betyder, herr Nilsson, att vi har litet olika uppfattning om språkbruk. Nog avsåg den fråga herr Nilsson ställde till mig en generell tillämpning inom vissa områden. För min del sade jag, att undantag bara kan göras i vissa fall, där man finner anledning att vidta åtgärder.

Herr NILSSON i Tvärålund (cp):

Herr talman! Vad beträffar den generella tillämpningen menar jag faktiskt, att man när det gäller Norrlands inland och motsvarande bygder måste understryka samhällets intresse mera allmänt och starkare än vad lagstiftningen och statsrådet enligt sitt interpellationssvar förutsätter. Det vill jag klart ha utsagt.

Statsrådet säger då, att det undantagsvis finns möjligheter att besvara sig hos Kungl. Maj:t. Här skiljer sig alltså statsrådets och min uppfattning. Jag anser att man inte skall försvåra en anpassning till de naturliga förhållandena i den grad som blir fallet om man vid varje tillfälle måste besvara sig hos Kungl. Maj:t för att få till stånd en riktig anpassning av jordbruksföretagen inom sådana områden.

Den regionalplanering som nu äger rum på länsstyrelserna kombinerad med den planering som sker på lantbruksnämnder, länsarbetsnämnder och länsbostadsnämnder bör vara tillräcklig för att lantbruksnämnderna själva i mycket större utsträckning skall kunna avgöra, huruvida man kan företa en generösare bedömning som statsrådet anser bör ligga i Kungl. Maj:ts hand att bedöma och

som det finns underlag för i kungörelser och riksdagsbeslut.

Den tolkning som statsrådet gett i sitt interpellationssvar utgör ett hinder både för en rationell utformning av jordbruksenheter och för strävandena att undvika att bygderna skall bli totalt livlösa i stora områden av vårt land. Naturligtvis är det ett direkt hinder för att jordbruksföretaget skall betraktas som en helhet, om man vid varje tillfälle måste besvara sig hos Kungl. Maj:t om man ur allmän synpunkt vill i viss mån eftersätta lönsamhetskravet i en i sammanhanget rätt betydelselös jordbruksareal.

Jag hoppas att statsrådet efter denna diskussion vill ta sig ytterligare en funderare på om man bör behålla detta besvärliga administrativa tillvägagångssätt och om inte riksdagsbeslutet ändå medger den tolkning, som jag anfört.

Chefen för jordbruksdepartementet, herr statsrådet HOLMQVIST:

Herr talman! Alla här i kammaren och även herr Nilsson vet, att jag inte kan svara som han önskar på denna fråga. Det skulle betyda att jag helt satte mig över gällande författning och det beslut som riksdagen fattat i ärendet. Därför kan jag inte rekommendera herr Nilsson något annat än att återkomma med den motion som han väckte i våras och på nytt låta riksdagen pröva den saken. Finns det några förutsättningar att ändra författningen, så kan givetvis också den generella tillämpningen bli en annan, men så länge författningen är sådan den är, kan jag inte annat än hänvisa till de möjligheter som föreligger till undantag i speciellt besvärande situationer.

Herr NILSSON i Tvärålund (cp):

Herr talman! Jag kan mycket väl förstå statsrådets besvärliga situation om

Svar på interpellation ang. de statliga garantierna för lån till jord- och skogsbruksföretag

han nu menar att riksdagens beslut i våras var felaktigt, ett beslut som statsrådet själv bidrog till att få till stånd och som hela den socialdemokratiska gruppen stödde; samtliga borgerliga partier hade reservationer. Jag skall naturligtvis ta statsrådets tips ad notam, även om jag väl nog skulle ha försökt åstadkomma en ändring även utan det tipset. Jag tackar emellertid för den vänliga tonen i den diskussion vi här fört; den ger mig ändå, trots allt, vissa förhoppningar för framtiden.

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

Herr talman! Låt mig bara konstatera att jag inte yttrat mig om huruvida beslutet var klokt eller mindre klokt. Jag har inte haft anledning att ta ställning till det.

Härmed var överläggningen slutad.

§ 5

Föredrogs var för sig följande, vid kammarens nästföregående sammanträde gjorda men då bordlagda interpellationsframställningar, nämligen av:

herr *Nilsson* i Kristianstad (s), till herr statsrådet och chefen för inrikesdepartementet angående åtgärder för att stimulera byggandet av billigare typer av enfamiljshus, och

herr *Jönsson* i Ingemarsgården (fp), till herr statsrådet och chefen för socialdepartementet angående åtgärder för att avhjälpa läkarbristen i Norrland.

Kammaren biföll dessa framställningar.

§ 6

Till bordläggning anmäldes

statsutskottets utlåtanden:

nr 156, i anledning av motioner om

rationalisering av undervisningsväsendet,

nr 157, i anledning av motioner om sänkt skolålder,

nr 158, i anledning av motioner om en utbyggnadsplan för de gymnasiala skolorna, m. m.,

nr 159, i anledning av motion om litterär uppläsningsverksamhet i skolor och bildningsorganisationer,

nr 160, i anledning av motioner om fullständig lärarutbildning i Montessoripedagogik,

nr 161, i anledning av motioner om undervisningen inom det obligatoriska skolväsendet,

nr 162, i anledning av motioner om kommunikationsmöjligheterna i skärgården, och

nr 163, i anledning av motioner om samordning av statens järnvägars zontaxa med järnvägens och postverkets busstaxor;

bevillningsutskottets betänkanden:

nr 59, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om tillägg till vissa trafiklivräntor, m. m., såvitt propositionen hänvisats till bevillningsutskottet, och

nr 62, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till förordning angående ändring i förordningen den 6 juni 1941 (nr 416) om arvsskatt och gåvoskatt;

första lagutskottets utlåtanden:

nr 58, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om tillägg till vissa trafiklivräntor, m. m., och

nr 61, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag angående ändring i lagen den 28 februari 1958 (nr 52) om förlängning av tid för preskription av rätt till arv eller testamente;

jordbruksutskottets utlåtanden:

nr 35, i anledning av väckta motioner om åtgärder mot spridning av dynt,

nr 36, i anledning av väckta motio-

ner om rätten att fiska med fasta redskap i kronans fiskevatten, och

nr 37, i anledning av väckt motion angående ersättning för älgskada; samt

allmänna beredningsutskottets utlåtanden:

nr 49, i anledning av motioner om inrättande av ett statligt institut för den psykiska folkhälsan, och

nr 51, i anledning av motioner om vidgade möjligheter för handikappade att erhålla utbildning och tjänst.

§ 7

Tillkännagavs, att följande Kungl. Maj:ts propositioner överlämnats till kammaren:

nr 155, angående utgifter på tilläggsstat I till riksstaten för budgetåret 1967/68,

nr 170, med förslag till lag om fortsatt giltighet av atomansvarighetslagen den 3 juni 1960 (nr 246),

nr 171, med förslag till lag om hyresnämnder,

nr 172, med förslag till lag om ändring i lagen den 9 juni 1967 (nr 537) angående ändring i lagen den 14 september 1944 (nr 705) om aktiebolag, och

nr 173, angående eftergift av fordringar på grund av torvlån.

Dessa propositioner bordlades.

§ 8

Upplästes följande till kammaren inkomna ansökan:

Till Riksdagens andra kammare

För enskilda angelägenheter får jag anhålla om fortsatt ledighet från riksdagsarbetet t. o. m. den 25 november.

Rådوم den 15 november 1967

Gunnar Hedlund

Kammaren biföll denna ansökan.

§ 9

Meddelande om enkla frågor

Meddelades, att herr talmannen tillställts två enkla frågor, nämligen av:

herr *Karlsson* i Huddinge (vpk), till herr statsrådet och chefen för justitiedepartementet angående ökat utrymme för allmänheten vid vissa rättegångar, och

herr *Hedin* (h), till herr statsrådet och chefen för jordbruksdepartementet angående stödåtgärder för fiskare med anledning av förbud mot försäljning av fisk från vissa områden.

Kammarens ledamöter åtskildes härfter kl. 15.37.

In fidem

Sune K. Johansson