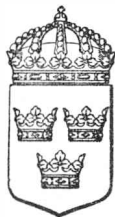


RIKSDAGENS PROTOKOLL



Nr 44

FÖRSTA KAMMAREN

1967

16—17 november

Debatter m. m.

Torsdagen den 16 november

Sid.

Interpellation av fru Ohlsson, Lilly, (s) ang. ersättning för vård i fosterhem	3
Meddelande ang. enkel fråga av fru Ohlsson, Lilly, (s) om tillämpning av metoder för smärtfri förlossning	4

Fredagen den 17 november

Svar på interpellationer:

av herr Kristiansson, Axel, (cp) ang. rationaliseringen inom järnvägstrafiken	5
av herr Petersson, Erik Filip, (fp) ang. nedläggningen av järnvägsstationer	5
Interpellation av herr Wikberg (cp) om avveckling av energiskatten, såvitt rör skogsindustrin	30

Torsdagen den 16 november

Kammaren sammanträdde kl. 16.00.

Justerades protokollen för den 8 in-
nevarande månad.

Anmälades och godkändes andra lag-
utskottets förslag till riksdagens skri-
velse, nr 338, till Konungen i anledning
av Kungl. Maj:ts proposition med för-
slag 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.

Föredrogs och hänvisades till stats-
utskottet Kungl. Maj:ts proposition nr
168, angående viss konsultverksamhet
inom televerket.

Interpellation ang. ersättning för vård i fosterhem

Fru OHLSSON, LILLY, (s) erhöll på
begäran ordet och anförde:

Herr talman! En undersökning som
utfördes 1964 visade att fosterlönernas
storlek varierade starkt såväl inom en
och samma kommun som mellan kom-
munerna. En del av skillnaderna kan
förklaras av att undersökningen inte
skilde på fosterhemmen med avseende
på vilken form av omhändertagande
som utgjorde grunden för fosterhems-
placeringen. Det är rimligt anta att de
fosterhem som tar emot svårt missan-
passade barn och ungdomar erhåller
högre arvode än de som vårdar barn,
vilka omhändertagits av annan anled-
ning än missanpassning.

För att dels få en bättre samordning
mellan kommunerna på detta område
och dels kunna höja minimiersättning-

arna till fosterföräldrarna utfärdades
1965 en rekommendation av de båda
kommunförbunden om normalbelopp
för fosterlöner samt om ersättning i
fråga om kommunernas inbördes ersätt-
ningsskyldighet. Normalbeloppet an-
gavs till 55 procent av basbeloppet en-
ligt 1 kap. 6 § Lagen om allmän försä-
kring. Därvid skulle ingen hänsyn tas
till allmänt barnbidrag eller förlängt
barnbidrag. Lägre belopp kunde enligt
rekommendationen komma i fråga t. ex.
om barnet utplacerats i ett blivande
adoptivhem, högre om barnet ansågs
särskilt svårskött, t. ex. hade fysiska
eller psykiska handikapp. I en skrivelse
till barnavårdsnämnderna i december
1966 rekommenderades kommunerna
att ge fosterföräldrarna 255 kr. i må-
naden i avrundat belopp.

Det finns ingen utredning som visar
hur denna rekommendation följts, inte
heller vilka konsekvenser den i övrigt
haft. Från något håll har rapporterats
att fosterlönerna höjts överlag, andra
har hävdad att rekommendationen inne-
burit en rättning mot mitten, att det
som egentligen var avsett som ett mi-
nimibelopp i stället setts som ett maxi-
mibelopp.

Det är enligt min mening nödvändigt
att nu få ett samlat grepp över denna
fråga. Fosterlönernas storlek är visser-
ligen en rent kommunal angelägenhet,
men även staten har ett intresse av att
fosterföräldrar åtminstone kompense-
ras för de utgifter som är förbundna
med omhändertagande av barn. Man
kan också sätta i fråga om inte även
det arbete som läggs ned på fosterbar-
nen skall avlönas, även om konsekven-
sen torde bli skatteplikt för fosterlön.
Det förefaller mig därför lämpligt att
en översyn av fosterlönernas storlek
sker i samarbete mellan berörda stat-
liga och kommunala organ.

Meddelande ang. enkel fråga

Med hänvisning till vad som ovan anförts hemställer jag att till statsrådet Camilla Odhnoff få ställa följande fråga:

Är statsrådet — för att ge underlag för en bedömning av behovet av åtgärder — beredd medverka till en kartläggning av fosterlönernas storlek och därmed sammanhängande frågor?

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

Meddelande ang. enkel fråga

Meddelades, att jämlikt § 20 i kammarens ordningsstadga följande enkla

fråga denna dag framstälts av fru *Ohlsson, Lilly*, (s) till herr statsrådet och chefen för socialdepartementet: »Avser Statsrådet ta initiativ för att metoder som syftar till smärtfri förlossning och som redan tillämpas på några håll i landet blir allmänt förekommande vid våra barnbördskliniker?»

Justerades protokollsutdrag för denna dag, varefter kammarens sammanträde avslutades kl. 16.02.

In fidem

K.-G. Lindelöw

Fredagen den 17 november

Kammaren sammanträdde kl. 14.00.

Justerades protokollet för den 9 innevarande månad.

Ang. nedläggningen av järnvägsstationer

Herr statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet *Lundkvist* hade meddelat, att han vid detta sammanträde ämnade i ett sammanhang besvara dels herr *Axel Kristianssons* (cp) interpellation angående rationalisering- en inom järnvägstrafiken, dels ock herr *Erik Filip Peterssons* (fp) interpellation angående nedläggningen av järnvägsstationer. Emellertid hade herr statsrådet *Lundkvist* — till följd av att han vore upptagen i andra kammaren — sedermera anmält, att svaret komme att lämnas av herr statsrådet *SVEN-ERIC NILSSON*, som nu fick ordet och yttrade:

Herr talman! Herr *Kristiansson* har frågat om kommunikationsministern anser att de mycket långt gående omläggningar och indragningar inom järnvägstrafiken, som förebådats, ligger i linje med riksdagens beslut 1963 angående riktlinjer för den statliga trafikpolitiken, och om så inte är fallet, om kommunikationsministern är beredd att med hänsyn till följdverkningarna för näringsliv och lokalisering medverka till att riksdagen ges möjligheter att ta ställning till frågan.

Herr *Petersson* har frågat om kommunikationsministern anser den av järnvägsstyrelsen planerade nedläggningen av stationer på affärsbanelinjerna i föreslagen omfattning är förenlig med berörda orters trafikbehov, och om kommunikationsministern avser att

underställa detta ärende riksdagens prövning.

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

Först en återblick för att ge perspektiv.

Bilismens utveckling under 1950-talet och hittills under 1960-talet har inneburit en genomgripande förändring på 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 bussar 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 förenk-

Ang. nedläggningen av järnvägsstationer
lingar 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 maxilast av 5 ton eller mer — har ökat från 5 000 till inte mindre än 45 000, dvs. 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, dvs. 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 järnvägsförbindelse. 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 är sedan länge i hög grad präglat 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 cirka 40 procent. Denna utveckling kan konstateras i alla länder med en starkt utvecklad 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

Ang. nedläggningen av järnvägsstationer 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 en naturlig anpassning till de förändrade förhållanden på transportmarknaden som inträtt bl. a. till följd av bilismens expansion. Riksdagen har också tidigare 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 framtvängd omdaningsprocess, vars förhindrande eller uppskjutande riksdagen icke var beredd att ta de ekonomiska konsekvenserna av.»

SJ:s preliminära bedömningar om den trafik man anser kan upprätthållas efter år 1975 har av naturliga skäl väckt stor uppmärksamhet. Även om dessa planer är långsiktiga och preliminära, riskerar man naturligtvis att inträffa, 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

Ang. nedläggningen av järnvägsstationer

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 re-
dovisat 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 transporttekniska 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 trafikservicen 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 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 bandelar beslutas efter noggranna bedömningar av Kungl. Maj:t. I varje nedläggningsärende 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 järnväg 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 som jag nyss beskrev.

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 ut-

Ang. nedläggningen av järnvägsstationer
byggnaderna av signal- och säkerhetsanläggningar är fullbordade, kommer hela tågrörelsen på SJ:s fulltrafikerade linjer att skötas från 10 à 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 den här aktuella trafiken har med sedvanliga kalkyler, inklusive full kapitaltjänstkostnad, uppskattats till inemot 100 miljoner kronor per år.

Styckeodstrafiken 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 styckeodsmängd 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

Ang. nedläggningen av järnvägsstationer 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 strukturuomvandling, 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 utnyttjats 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.

Vad jag nu sagt berörde frågor som har direkt samband med rationaliseringsåtgärderna inom bl. a. järnvägstrafiken. Det har gällt järnvägstrafik och den ersättningstrafik som kommer om

trafiken på en järnväg helt eller delvis läggs ned — dvs. 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 osv.

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 därmed 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 man att engagera sig aktivt bland annat i samarbete med den s. k. glesbygdsgruppen 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. Man har bl. a. tänkt sig en form av modellplanering av trafikförsörjningen i ett kommunblock av glesbygds-karaktär. 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 järnvägsdriften 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 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

Ang. nedläggningen av järnvägsstationer 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 kommunikationsministern att föreslå att den parlamentariska representationen i delegationen utökas. Han 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 som nu har nämnts har kommunikationsministern 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.

Herr KRISTIANSSON, AXEL, (cp):

Herr talman! Jag ber att få överbringa ett tack till kommunikationsministern för svaret på min interpellation, vilket här har föredragits av statsrådet Nilsson.

Svaret var långt och i vissa avsnitt också uttömmande, men jag måste säga att det inte på något sätt motsvarade mina förväntningar i en fråga så viktig som denna. Det sades visserligen inte rakt ut, men när man läser svaret och begrundar det närmare är det ingen tvekan om att såväl kommunika-

Ang. nedläggningen av järnvägsstationer

tionsministern som regeringen tydligt står bakom den framtidsgiv som SJ har presenterat. Jag beklagar naturligtvis inte minst att när nu denna giv så konkret presenterats statsrådet inte är beredd att låta riksdagen ompröva det beslut som fattades år 1963.

Det finns egentligen två skäl till att jag, sedan SJ presenterat sin långtidsplan beträffande rationaliseringen inom SJ, interpellationsvägen tagit upp denna fråga. Dels är det hänsynen till alla de människor som härigenom får en försämrad trafikservice, till näringslivets besvärigheter i berörda orter och till verkningarna härav för människor och bygd, dels är det frågan huruvida denna rationaliseringsgiv verkligen är samhällsekonomiskt riktig med hänsyn till den alldeles speciella art av servicefunktion som SJ har att upprätthålla. Frågan är också om man verkligen här har övervägt alla direkta och indirekta verkningar.

Beträffande frågan om tillräcklig hänsyn tagits till näringsliv, människor och bygd har jag erfarit att man på SJ-håll säger att det ändå är en mycket liten del av det svenska folket som berörs. Den framtidsplan som här är skisserad skulle i alla fall, om den fullföljdes, innebära att mellan 60 och 70 procent av invånarna får möjligheter att från hemorten begagna järnvägstrafiken. Därtill ligger ett par tiotal procent av invånarna i den zon för vilken regeringen har sitt ord med i laget. Jag hoppas att de kan känna sig i någon mån trygga.

De direkt berörda skulle begränsas till ungefär 10 procent av invånarantalet. Det gäller således här både ett minoritets- och glesbygdproblem. Dessa människor får nu, även om de bor utmed en järnväg, se tåget rusa förbi hemorten utan att de kan begagna det.

Det är kanske förståeligt om SJ:s ledning — när man ser detta företagsekonomiskt — anser dessa 10 procent ointressanta. Men rimligen har ju också dessa människor rätt att fråga sig om

den tillbörliga hänsyn har tagits som staten ändå måste ta till människor även i glesbygder.

Jag vill understryka att detta är ett gemensamt intresse för näringsliv, människor och bygd. Det kommunala intresset kommer också in i bilden. Som jag ser frågan — med erfarenhet från ett län där praktiskt taget endast städerna skulle bli kvar som bemannade stationer — anser jag det vara ett betydande utvecklingsstopp för övriga bebyggelsecentra kring järnvägen.

Kommunikationsministern hänvisar här till ersättningstrafik och kommunala initiativ. Jag tror att det finns tillräckligt många vittnesbörd om att ersättningstrafiken aldrig blir vad man avser. Betydelsen av de kommunala initiativen skall inte på något sätt förringas. Men kommunikationsministern bör här beakta att det ju då blir fråga om att ånyo övervältra kostnader från stat till kommun och sannolikt i de flesta fall att övervältra dem på skatte-svaga kommuner.

Beträffande det andra skälet — nämligen frågan om den SJ:s rationaliseringsgiv vi här diskuterar verkligen är samhällsekonomiskt betingad — vill jag starkt ifrågasätta, om man vid en dylik bedömning kan avgränsa och isolerat se enbart på SJ:s driftsekonomiska resultat, utan att ta hänsyn till de oundgängliga följdinvesteringar som måste ske inom övriga delar av näringslivet, alternativt sämre utnyttjande av redan gjorda sådana, på sikt ej annars nödvändig omlokalisering av näringsliv och bebyggelse etc. Jag tror att det är riktigare att se järnvägen och järnvägstrafiken som en livsnerv i det övriga näringslivet, med vilken man kan höja utnyttjandegraden och öka effekten inom detta. En sådan syn, som jag anser vara den riktiga, ger i sig starka skäl för varsamhet och modifiering i SJ:s nu framlagda rationaliseringsplan. Man bör från denna utgångspunkt se annorlunda än som nu görs när det gäller kravet på lönsamhet etc.

Jag förstår mycket väl att man inom SJ inte kan vara oberörd av utvecklingen på andra områden inom trafiken. Svaret åskådliggör ju mycket klart utvecklingen på exempelvis bilismens område. Här är en konkurrens, det skall inte på något sätt förnekas. Men jag kan inte underlåta att vid detta tillfälle ifrågasätta, om man ändå har gjort vad som varit möjligt att göra för att klara denna konkurrens, då främst med sikte på att upprätthålla servicen i de områden som nu ser ut att mista den. Jag tror att det hade varit möjligt att göra åtskilligt här. Jag känner till fall från min egen bygd där man har exempelvis låtit sina egna bussturer konkurrera med tågen. Man har låtit busslinjerna snarare följa järnvägen och passera järnvägsstationen än man har låtit dem — vilket hade varit till större gagn för bygden — passera genom yttrområdena.

Frågan gäller också hur man fixerar tidtabellerna. Jag kan inte underlåta att ta ett mycket drastiskt exempel, också från min egen bygd. Man har där under ett par års tid funnit att om man åker sovvagn från Stockholm till Halmstad och är framme kl. 8.07, har tåget som går norrut och som stannar vid mellanstationerna avgått 8.05, alltså två minuter tidigare. Det är inte så underligt, om det i ett sådant läge inte lönar sig att låta tågen stanna vid stationerna mellan länets städer. Det skall i sanningens namn erkännas att det har skett en ändring i den senaste tidtabellen, sedan detta påtalats. Nu är det förbindelse mellan dessa tåg, men det är inte så förfärligt stor glädje med detta, ty man kan väl ändå ta för givet att mätningarna beträffande lönsamheten av att stanna på dessa stationer som nu enligt planen skall läggas ned gjordes under den tiden då detta förhållande rådde. Då är det inte så stor fröjd med att man senare har ändrat detta missförhållande.

Ett genomgående drag i det svar som lämnats här — det kommer igen vid

Ang. nedläggningen av järnvägsstationer flera tillfällen — är att SJ:s planer är preliminära. Kommunikationsministern älskar att säga att de är en arbetshypotes, och såvitt jag kan förstå menar han att det skulle vara något av ett lugnande besked att det inte är absolut klubbat och färdigt. Det kan, så kan man tolka det, hända någonting som skulle kunna göra att detta inte kommer att förverkligas. Trots att det väl faktiskt är preliminärt — inom parentes skulle jag vilja säga att det gäller väl bara så till vida som tidtabellen ännu inte är fastställd — så ifrågasätter jag vilken tröst som ligger i detta. Jag ifrågasätter faktiskt om det ändå inte är på det sättet att om man ger detta besked, änskönt man säger att det är preliminärt, så är det ett så pass starkt hot för de bygder det här gäller att under de år som tåget ännu stannar där, ingenting kommer att hända i fråga om företagsetablering eller utbyggnad som skulle ge skäl för att denna plan inte skulle gå i uppfyllelse.

Vad som händer under denna tid blir av det slaget att det kommer att vara ännu mera angeläget ur SJ:s synpunkt att förverkliga planen. Det blir ingalunda någon ökad aktivitet på de orter där befolkningen vet att järnvägstrafiken försvinner.

Ändå hälsar jag med tillfredsställelse att man har gett ett besked och att man lagt fram en plan på en gång. Jag tror att det är en mycket stor fördel med detta, ty då finns det möjligheter för statsmakterna att korrigera på de punkter där man menar att planen inte skall fullföljas — korrigera med hänsyn till samhällsekonomiska, sociala och lokaliseringsmässiga aspekter. Det är såvitt jag förstår i det läge där vi nu befinner oss som dessa bedömningar bör göras. Att kommunikationsministern solidariserat sig med SJ:s plan är såvitt jag förstår mycket oroande för invånarna i de berörda bygderna. Kommunikationerna och bostadsbebyggelsen är de avslut avgörande faktorerna för lokaliseringen i vårt land.

Ang. nedläggningen av järnvägsstationer

Vad bostadsbyggnationen beträffar, så vet vi redan att den är mycket starkt reglerad och dirigerad, och vi känner även till regeringens syn på denna. Skall nu också detta följas upp av en sådan syn som här ådagalagts i vad gäller de kollektiva kommunikationerna, är det mycket oroande.

Det har också framhållits i svaret att nedläggningarna ändå sker med en viss varsamhet. Man tar kontakt med kommunerna. Man har överläggningar heter det. Jag vill ställa frågan, huruvida det verkligen är några överläggningar. Jag har närmast den erfarenheten att kommunerna får ett besked. De får det inte per post genast utan de får ett besök, och den som besöker ger inte beskedet direkt utan han säger möjligen att saken skall prövas, och sedan reser han tillbaka, och till sist kommer beskedet på posten. Någon ändring blir det mycket sällan. Därför tror jag inte att det ligger så mycket av värde i just det faktum att överläggningar sker. I någon mån har jag också en praktisk erfarenhet av detta.

Herr talman! Jag skall stanna med detta. Jag vet att det har varit en utdragen debatt i samma ämne i medkammaren. Jag vill avslutningsvis understryka att detta är en mycket viktig fråga. Jag beklagar innerligt, om det inte blir möjligt för riksdagen att ännu en gång, innan dessa planer förverkligas, få ta ställning till förslaget.

Herr **PETERSSON, ERIK FILIP**, (fp):

Herr talman! Jag ber att få tacka herr statsrådet för det omfattande svar som vi har fått på interpellationerna, och jag hoppas det skall nå fram till kommunikationsministern som ett erkännande för den möda som han tydligt har lagt ned på detta problem.

Det volymmässigt sett mycket omfattande svaret får väl fattas som ett uttryck för att vi här sysslar med ett ytterst angeläget problem för stora delar av vårt land — ett problem som

också oroar många människor. Svaret sysslar emellertid inte så mycket med den speciella fråga som jag ställde, nämligen hur nedläggningen av cirka 800 stationer på affärsbanelinjerna inverkar på näringslivets kommunikationsmöjligheter på berörda orter.

När jag läser SJ:s information »Vad pågår och planeras inom SJ?», får jag ett bestämt intryck att dessa förslag avses bli förverkligade under alla förhållanden och skall vara färdiga 1975. Jag har inte kunnat finna något som kan tas till intäkt för att riksdagen skall få ta ställning till dessa förslag. Man måste väl inom SJ på något sätt ha kommit fram till en princip, efter vilken man har gått när man föreslagit vilka stationer som skall läggas ner, ty den frågan måste ju ställas: Varför har man kommit till att man skall ha kvar cirka 200 stationer — inte 100, eller 400? Här måste det ju finnas något slags beräkningsgrund som det vore intressant att få kännedom om.

När det gäller enstaka stationers nedläggande har ju SJ formellt rätten att, såvitt jag fattat det rätt, utan vidare stänga en station. Jag blev något oroad av en mening på sid. 6 i svaret vilken har följande lydelse: »En arbetshypotes av det slag SJ redovisat kan inte gärna föreläggas riksdagen för något beslut.» Varför inte det? Varför skulle inte riksdagen kunna i princip, naturligtvis inte i detalj, ta ställning till dessa frågor? Det pågår ju i våra län för närvarande ett mycket intensivt planeringsarbete efter planeringsrådets tillkomst, och såvitt jag förstår kommer nu SJ utan någon nämnvärd kontakt med dessa planeringsråd med sin speciella planering som på långa vägar måste kullkasta den länsplanering som man här är i färd med att genomföra.

Visst ökar bilismen. Det är ju en företeelse som vi väl i stort sett får vara glada över, men jag tror inte att vi bör se pessimistiskt på järnvägens möjligheter att existera. Det krävs dock givetvis från järnvägens sida en mycket mål-

medveten och affärsmedveten anpassning till den nya situationen. I en annan skrift som vi har fått från SJ redovisas resultatet av hur exempelvis rabattsystemet har ökat trafikvolymen.

Att helt olönsamma stationer på statsbanenätet läggs ned finner jag inte anmärkningsvärt, men här är det ju fråga om någonting annat. Alla ansvariga myndigheter synes vara överens om att vi måste ta vara på varje möjlighet att trygga sysselsättningen i landet och ge näringslivet goda existensmöjligheter. En betydande del av vår mindre industri finns just i de 800 eller 850 stationssamhällen där statens järnvägar nu avser att stänga stationerna, och det kan därför inte uppfattas som annat än en krigsförklaring mot dessa orter. Det är inte fråga om att endast lägga ned stationer med obetydlig trafik, utan det gäller även industriorter med mycket livskraftigt och expanderande näringsliv, vilka är belägna vid stambanelinjer där tågen i alla fall går förbi. Människorna på dessa orter har trots sig kunna planera för framtiden med tanke på att just utnyttja järnvägen som kommunikationsmedel, och de har investerat betydande summor i dessa företag.

De åtgärder som nu föreslås kan inte stämma överens med den lokaliseringspolitik vi har bestämt oss för. I lokaliseringspropositionen 1964 lovade regeringen en riklig servicestandard åt glesbygderna, och såvitt jag förstår innebär det en försämring av servicestandard när man stänger stationerna. I samband med nedläggningen lovar SJ förbättrade trafikmöjligheter för de kvarvarande stationerna, dvs. i städerna och på de större orterna, vilka redan nu har det betydligt bättre, och på så sätt får man en ökad spännvidd mellan kommunikationsmöjligheterna i de kvarvarande samhällena och de orter på landsbygden som redan nu har det dåligt.

En avgörande fråga i denna debatt måste vara vilka ekonomiska conse-

Ang. nedläggningen av järnvägsstationer kvenser av olika slag som följer med förslaget genomförande. Det vore intressant med en redovisning av hela problemkomplexet vad gäller inkomster och kostnader för samhället i fråga om en sådan här förändring av trafikapparaten.

Jag skall, herr talman, be att få nämna några exempel från mitt eget hemlän, där jag infordrat uppgifter från tre nedläggningshotade stationer. Det är sådana stationer som benämns »kategori 1» och som under alla förhållanden skall försvinna före 1975. Jag har inte valt några avskräckande exempel utan jag har tagit de tre närmaste stationerna i olika riktningar från Alvesta, där jag själv bor. Så t. ex. redovisar Gemla för tiden 1 november 1966—31 oktober 1967 trafikinkomster med 351 000 kronor. Därtill kommer 35 000 kronor i ersättning för att järnvägen sköter posten. Stationen betjänas av fyra personer jämte ett biträde på posten. Eneryda station hade för 1966 trafikinkomster med 286 000 kronor jämte 24 000 kronor för posten, och för att få dessa inkomster användes endast två personer. Smålands Rydaholm hade för de tio första månaderna i år en trafikinkomst av 321 000 kronor. Därtill kommer att avgående gods som betalats av mottagarna betingat 28 000 kronor. Det är två personer jämte en extra kraft som sköter den stationen. Samtliga dessa tre samhällen har livskraftig industri med goda utbyggnadsmöjligheter, och man kan på säkra grunder räkna med folkökning i dem.

Man bör också ta med i bilden att vid en nedläggning av stationer minskar fraktinkomsterna även på de kvarblivande, därför att intresset blir mindre att skicka gods till de nedlagda stationerna. Man rekommenderar helt enkelt allmänheten att begagna bilen i stället för järnvägen. Man kan ju ställa frågan: Hur skall postservicen ordnas på de stationer, där järnvägen nu ombesörjer densamma?

Det är några andra frågor som man

Ang. nedläggningen av järnvägsstationer också bör ta in i bilden. Vad kostar exempelvis de vägbyggen och det vägunderhåll, som kommer till om trafiken i större utsträckning skall flyttas över på landsvägarna? Tål de flesta av våra vägar en ökad belastning av större lastbilar? Hur inverkar det på trafiksäkerheten, osv.?

I Tyskland har man som bekant gått in för att flytta trafik från landsvägarna till järnvägen. Hur kommer en överflyttning till landsvägstrafik att verka i fråga om ökad import av drivmedel och därmed på vår handelsbalans?

Allt detta är frågor av samhällsekonomisk natur. De föreliggande problemen kan inte betraktas som en intern angelägenhet för SJ utan måste ses i ett vidare perspektiv. Därför kommer man fram till det som jag tycker rimliga kravet att detta spörsmål bör bli föremål för en utredning som omfattar samtliga problem ur samhällsekonomisk synpunkt. Det rör sig inte bara om ett trafikproblem, utan vi får in också sociala och många andra problem.

Man får också ta med i beräkningen att järnvägen har betydligt större möjligheter än busstrafiken att utnyttja de tekniska framstegen, exempelvis i fråga om automatiserad drift m. m.

Nu lovar SJ ersättningstrafik på järnvägarna, men man förnekar inte att det blir en försämring — och det är väl tämligen självklart. Beträffande svaga trafiksträckor säger man klart ifrån att det inte blir någon ersättningstrafik. Troligen kommer det väl att visa sig att en viss del av ersättningstrafiken blir alltmer oekonomisk då man ju knappast kan begära att personer som skall resa t. ex. tio mil skall anlita buss de tre första milen och sedan kanske ta tåg till slutstationen. De kommer att ta bilen hela vägen. Därför kommer också den järnvägstrafik som avser längre sträckor att bli lidande på detta. Det finns ett naturligt samband mellan kortvägstrafik och trafik på längre sträckor.

Det mest oroande i svaret och även i

SJ:s framställning finner jag vara, att man avser att kommunerna eller lands-tingen nu skall träda in som hjälp- gumma där staten inte längre vill agera — efter att sålunda ha skummat av grädden på trafikinkomsterna. Jag tycker att detta går tvärt emot den utveckling som vi haft på ett flertal områden av samhällslivet, där man har övergått från splittrat huvudmannaskap till ett mer enhetligt. En sådan strävan har vi inom både sjukvården och skolväsen- det. Här skulle både staten och lands- tingen och primärkommunerna samver- ka i en ganska tungrodd organisation i fråga om samordning.

Det betraktades ju som en god utveckling när statens järnvägar övertog de privata banorna för samtrafik. Nu skulle man på något sätt komma tillbaka till 1930-talets situation med uppsplitt- rade intressen i fråga om trafiken.

Som ett exempel på en del verkning- ar av förslaget kan man ta folkpension- närnas 67-kort. Det är många pen- sionärer som med stort intresse be- gagnar dessa för att resa på järnvägen. När järnvägen läggs ned får de inte åka buss och begagna 67-kortet. Man kanske helt enkelt inte får se någon buss i byg- den.

Jag tar detta bara som ett exempel på hur förslaget griper in på en mång- fald områden ute i bygderna. Men jag får väl hoppas — efter kommunika- tionsministerns svar — att man från regeringens sida mycket noga kommer att övervaka att det inte skapas ännu sämre möjligheter för de bygder som redan har det dåligt.

Herr ÅKESSON (fp):

Herr talman! Jag har inte interpelle- rat i denna fråga men kan inte under- låta att framföra vissa synpunkter, då ju frågan är av oerhört stor vikt för hela vårt land.

Den kollektiva trafiken i vårt land har en stor betydelse för näringslivets funktion och normala utveckling. Den-

na trafik är för näringslivet viktig, oavsett var näringslivet är beläget — i tätorter och städer eller på landsbygden och i mindre samhällen. Det är även mycket viktigt att den kollektiva trafiken utformas och fungerar på ett normalt och riktigt sätt, så att näringslivets utövare kan använda de kollektiva trafikmedlen.

Huvuddelen av denna trafik ombesörjes av statens järnvägar. Inom detta verk pågår för närvarande en s. k. ekonomisk effektivisering av driften, som innebär att trafiken inom delar av vårt land överföres från järnväg till landsväg. Denna omändring av trafiken motiveras av riksdagens tidigare beslut att olönsamma bandelar skall nedläggas. Jag har inte tolkat detta beslut så, att en försämrad trafik skulle få påverka näringslivets normala funktion, även om vissa bandelar skulle försvinna.

På vissa banor omändras trafiken på ett markant sätt, även innan nedläggningsbeslut har fattats eller en ändring där beslutats ske. Således är genomgångstrafik av fraktgods och vagnslastgods ej tillåten på somliga sträckor, utan godset måste transporteras betydligt längre vägar till sin destinationsort. Detta gör att dessa bandelar ej tillföres de inkomster en genomgångstrafik skulle ge bandelen i fråga. SJ vidtager också en hel del åtgärder som jag finner oerhört egendomliga. Således har t. ex. — innan en trafikundersökning skedde — på bandelen från Malmö till östra Skåne gjorts en egendomlig trafikomläggning. Den har visserligen senare rättats till på grund av att förhållandena inte kunnat fortsätta. En rälsbuss från Malmö till östra Skåne gick bara fem mil — hela bansträckan är tio mil. Rälsbussen stannade som sagt efter fem mil. SJ hade dock att betala personalen för den tid som de var kvar på denna plats. Sedan sattes en landsvägsbuss in för en körsträcka på två mil. Därefter var det en rälsbuss som skulle köra de återstående tre milen. Följden blev att genomgångstrafi-

Ang. nedläggningen av järnvägsstationer ken på denna bandel markant försämrades.

Herr talman! Jag kan inte underlåta att omnämna konkreta exempel på förhållanden som existerar på en annan bandel i östra Skåne. Fraktgods som skall transporteras mellan två stationer i Österlen på linjen Ystad—Kristianstad, där avståndet mellan stationerna är 18 kilometer, transporteras för närvarande en omväg över Ystad—Malmö—Hässleholm—Kristianstad och åter ner till Österlen. Denna väg är transportlängden 261 km och transporttiden 4—5 dagar, medan transporttiden vid direktsändning — där avståndet är knappa två mil — är cirka en timme. Liknande förhållanden existerar inom vissa andra delar av vårt land, där transportsystemet måste påverka SJ:s inkomster på ett markant sätt. Godset måste transporteras snabbt, inte bara på huvudlinjerna utan även på bilinjerna.

En annan högst egendomlig besparingsåtgärd, som jag inte kan underlåta att omnämna, har under detta år vidtagits på den bansträcka jag nyss beskrev. På tre ställen, där järnväg och landsväg korsar varandra, har bomvakterna indragits. Dessa korsningar ligger i närheten av obemannade stationer, som för närvarande fungerar som hållplatser. Rälsbussståget stannar före vägkorsningen, rälsbussföraren går av tåget och faller ned bommarna, återvänder till rälsbussen och kör över vägen. Han stannar sedan och går åter av tåget för att fälla upp bommarna innan tåget kan köras vidare. Detta system påminner om vägförhållandena på 1850-talet. Är det riktigt att tillämpa ett sådant system år 1967? Visserligen inbesparar SJ bomfällarens lön, men trafikunderlaget på banan minskar markant och därmed också SJ:s inkomster.

SJ inriktar sig för närvarande på att behålla huvudlinjerna och rationalisera driften vid dessa så att restiderna blir kortare. Men SJ-ledningen måste se hela trafiksystemet ur en annan synvinkel

Ang. nedläggningen av järnvägsstationer

än nu. Att rationalisera bort mellan 800 och 900 stationer måste inverka på SJ:s inkomster liksom även på trafiken i dess helhet.

Den indragnings- och nedläggningspolitik SJ är inne på tar inte hänsyn till de problem vi har på riksplanet, nämligen näringslivets fortsatta bestånd och normala utveckling. SJ bär ansvaret för att trafiken utformas på ett riktigt sätt, eftersom det är SJ som ombesörjer det mesta av den kollektiva trafiken.

Då statsutskottet i våras hade att behandla en motion angående kommunikationerna, gjorde utskottet följande uttalande: »Utskottet är för sin del väl medvetet om de problem strukturovandlingen av samhället skapat i skilda hänseenden och inte minst i vad avser kommunikationerna inom glesbygdsområden. Det är enligt utskottets uppfattning angeläget att härmed sammanhängande frågor får en tillfredsställande lösning. Det av statsmakterna 1963 fattade beslutet rörande riktlinjer för den statliga trafikpolitiken m. m. och i anledning därav vidtagna åtgärder med avseende exempelvis på stödet till trafikföretagen på trafiksvaga bandelar och ej lönsamma busslinjer har bl. a. syftat härtill. Utvecklingen på området torde dock påkalla ökad uppmärksamhet från statsmakternas sida.»

Jag vill understryka vad statsutskottet har sagt i denna sista mening.

SJ-ledningen har möjlighet att skissera och ordna trafikförhållandena inom sina järnvägs- och busslinjer. Indragningar på dessa linjer får dock följdverkningar, som man på riksplanet inte kan underlåta att ta ställning till. Att överföra mera trafik till landsvägarna måste föranleda stora investeringar och omläggningar i vägsystemet. En sådan trafikomläggning får även följdverkningar för andra institutioner, t. ex. postverket.

Jag vill hos herr statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet hemställa om en översyn av SJ:s nuva-

rande trafiksystem och av den utveckling som SJ är i färd med att realisera. Man bör innan järnvägsnedläggningar sker skapa ett kommunikationssystem som inte försämrar kommunikationsförhållandena inom de områden som drabbas av nedläggningarna.

Herr NILSSON, FERDINAND, (cp):

Herr talman! I mina hemtrakter har det givits så aktuella exempel i detta hänseende att jag anser mig i någon mån böra beröra dem. Jag vet vad det betyder för stora delar av Uppland när järnvägarna försvinner. Jag vet vad det innebär för de samhällen som har vuxit upp vid stationerna och varit hållpunkter för kommunikationerna. Den lokala trafiken har kunnat röra sig kring dessa orter. Problemen är så pass svåra att klara av i en handvändning, att jag undrar om man inte bör noggrannare överväga de lägen som kan skapas genom den indragningspolitik som vi här står inför.

Jag vill dock ärligt säga att jag tycker att vi skall ställa oss förstående till SJ:s försök att föra en smidig ekonomisk politik. Det har ju inte alltid varit så. Det finns ett talesätt från södra Uppland. På ortens språk löd det ungefär så här: »Enköpingståget — var så god och stig på. Passar det inte, så kör vi ändå.» Den sortens politik har vi varit med om. Tågen gick ibland med folk och ibland utan, ibland med gods och ibland utan. Det är bra om man kan åstadkomma en förbättring i detta avseende. Det tycker jag att vi utan vidare skall erkänna. Jag undrar emellertid om man riktigt har tänkt sig in i att man måste gå ganska försiktigt fram.

Det sägs att ekonomiska principer skall tillämpas. Hur är det med storstadsregionerna och deras banor? Går de bättre än kulturjärnvägarna uppe i Norrlands skogsbygder? Är inte underskottet exempelvis i stockholmsregio-

nen ganska påtagligt? Borde man inte med någon organisatorisk förmåga kunna lösa problemen på ett bättre sätt? Vi vet ju vid vilken tid människor behöver fara till sina arbeten, och vi vet när de skall fara tillbaka.

Jag vill något beröra ersättningstrafiken, som jag snuddade vid i början av mitt anförande. Jag tror att den direkta ersättningstrafiken kan bli ganska bra. Bussar kommer och går på de linjer där tågen gick. Men trafikanter som hade anknytning till stationerna och som kunde vara säkra på att vid bestämda tider ha tillgång till kommunikationer — platser där de kunde ställa sina bilar för att ta tåget eller över huvud taget hämta gods — blir emellertid lidande på att tågtrafiken ersättes med busstrafik.

Jag skall ge ett exempel, som ligger mig nära, nämligen beträffande den tyngre godstrafik som förekommer i min hemort i sydöstra delen av Uppsala län. Tidigare gick det tyngre godset med tåg till Stockholm för att sedan skjutsas med lastbil till Kungsängen, där det kunde hämtas. Nu har förfarandet »rationaliserats» så att lastbilen fortsätter sju kilometer till och går till Bro. Där får vi nu hämta godset. Rationaliseringar kan ske på många olika sätt, men denna rationalisering var inte riktigt bra. Jag medger att det kanske inte är ett så kolossalt stort problem, men jag är övertygad om att samma situation föreligger på många andra håll.

För mig står det klart att man måste noga överväga de åtgärder som vidtas, så att man inte, när man försöker undvika de karikatymässiga förhållanden som jag har beskrivit, i stället råkar ut för någonting nytt som kanske inte ter sig så förskräckligt mycket bättre, när man ser realistiskt på det.

Statsrådet talade om att även stora tätorter, t. ex. städer, har busstrafik och att den lösningen borde duga även för de mindre orterna. Ja, men de stora städerna har järnväg också, och det förändrar situationen i någon mån, såvitt

Ang. nedläggningen av järnvägsstationer jag kan förstå. Jämförelsen hänger en smula i luften.

Det kan inte hjälpas att jag måste ta upp ytterligare en sak. Jag skall inte bli mångordig. Staten har på många håll haft ett monopol grundat på järnvägs-koncessionerna. Staten har också övertagit enskilda järnvägar som funnits tidigare. Inte minst i mina trakter har det varit så. De förändringar man nu vill göra inom monopolet kommer att medföra betydande svårigheter, vilket man också är medveten om. Man har inte sagt det ordagrant, men tydligen har man funnit problemen så besvärliga att det ansetts lämpligt att överlåta dem till primärkommuner och landsting. Så har det varit med vårdproblemen, med provinsialläkarorganisationen o. s. v. När det är besvärligt för staten att klara en uppgift, får landsting och primärkommuner rycka in. Jag undrar om det är den rätta utvägen när det gäller att lösa de stora trafikproblemen. Jag medger att landsting och kommuner har en fördel därvidlag. De känner behoven och svårigheterna bättre än de gör som sitter i Stockholm och drar in linjerna.

Naturligtvis vill kommunerna gärna bli hörda och få tillfälle att vara med vid överläggningar, men därför behöver staten inte ge dem alltihop att sköta. Har staten genom indragningarna skapat svårigheter, så får väl staten försöka klara dem. Monopolställningen medför ändå ett visst ansvar.

Jag är ledamot av planeringsrådet i Uppsala län och har haft tillfälle att ta del av länsplaneringen. Jag har också följt hur man tänkt sig ordna vägverkets relationer till länen, och jag har en bestämd känsla av att det är nödvändigt att ge de lokala organen ett ökat inflytande. De måste få vara med vid behandlingen av trafikproblem av detta slag, men att svårigheter som staten vill komma ifrån skall föras över på kommunalt skatteunderlag tror jag inte är riktigt bra.

Ang. nedläggningen av järnvägsstationer

Herr statsrådet LUNDKVIST:

Herr talman! Jag vill börja med att säga att jag naturligtvis förstår den oro som sprider sig i bygderna efter den redovisning som vi fick från SJ:s sida när det gäller den trafik som SJ räknar med att kunna upprätthålla efter år 1975, i den mån företaget skall arbeta efter de trafikpolitiska principer som riksdagen ändå har varit ganska enig om.

Jag vill i detta sammanhang påpeka att vad som har hänt ju i och för sig inte är någonting nytt. I samband med statsverkspropositionen redovisades i stort sett samma sak, och det höjdes såvitt jag har kunnat se varken i utskottet eller på annat sätt i riksdagen någon röst mot de riktlinjer som redovisades i kommunikationsdepartementets del av statsverkspropositionen. Där redovisades också de långsiktiga rationaliseringar som skulle följa av kraven på SJ från statsmakternas sida. När vi nu har fått den här presentationen, som till och med redovisar i detalj vilka järnvägsstationer som skulle få finnas kvar enligt de gjorda bedömningarna, är det emellertid klart att oron plötsligt, av naturliga skäl, har blivit mycket stor.

Vad är det då vi har fått? Jo, det är en preliminär bedömning från SJ:s sida, en arbetshypotes som SJ har redovisat i god tid och som gör att statsmakterna bättre kan bedöma den utveckling som kan anses vara i gång på transportpolitikens område. Jag tycker att det i och för sig är värdefullt att vi har fått denna arbetshypotes i så god tid. I medkammaren var vi ändå till slut ganska överens om att i SJ:s ansvar ligger att redovisa dessa frågor med hänsyn till företagsekonomiska principer. Men några beslut har inte fattats så där i en handvändning, vilket jag fick ett intryck av att herr Ferdinand Nilsson menade. Dessa frågor skall ju handläggas genom en utomordentligt omständlig procedur som gör det möjligt för oss att pröva frågorna mot bakgrunden

av vad eventuella nedläggningar kan komma att betyda också ur samhälls-ekonomiska och sociala synpunkter. Jag behöver inte upprepa hur den proceduren går till; det framgår av det inledningsvis upplästa svaret.

Då har man frågat: När det nu är fråga om så pass våldsamma effekter på järnvägstrafikens område, skulle vi inte då behöva en principdebatt i riksdagen så att riksdagen på det sättet fick möjlighet att ta ställning till hela uppläggningen av denna rationaliseringsverksamhet? Det kan väl sägas att vad vi har i dag kanske är någonting av en principdebatt på den punkten. Jag har själv funderat över hur vi i fortsättningen skall handlägga denna fråga för att få den bästa garantin för att frågorna verkligen blir bedömda i sitt riktiga sammanhang. Skall vi ta den här arbetshypotesen, som varken kan läsa SJ eller statsmakterna, och göra en proposition på den och inbjuda riksdagen att säga ja eller nej till arbetshypotesen? Det skulle betyda att vi fick till stånd en diskussion av den innebörden att vi skulle votera oss fram till vilka järnvägsstationer som skall läggas ned eller inte och vilka tidtabellsförändringar som skall genomföras. Eller skall vi i stället hantera saken så att denna redovisning i form av en arbetshypotes ligger till grund för diskussioner i de enskilda fallen? På det sättet kommer planeringsråden och kommunerna in i bilden. De samhällsekonomiska, de lokaliseringspolitiska och de sociala konsekvenserna kan också på det sättet mera direkt bedömas. Bli inte den formen av behandling väsentligt mera meningsfull? Jag hade ett starkt intryck av att vi i varje fall i slutet av debatten i andra kammaren var i stort sett överens om att den handläggningen kanske ändå skulle vara mera meningsfull och riktig.

Jag tror, som jag sade inledningsvis, att vad som givit anledning till oron är just att vi nu har fått en sådan här långsiktig redovisning. Jag har fått del

av några mycket preliminära bedömningar från SJ av vad programmet för nästa år i fråga om förändringar på järnvägspolitikens område kan komma att innebära. Även om man just nu arbetar med allt detta, säger man att man sammanfattningsvis bedömer det så att huvuddelen av vad som planeras för nästa år är positiva förändringar. Man försöker ju arbeta på det sättet att man låter SJ ta hand om den trafik, för vilken SJ lämpar sig bäst och är mest konkurrenskraftigt. Man gör trafiken snabbare på många nya linjer, man sätter in flera expresståg, snabbare förbindelser mellan avlägsna landsdelar och andra platser i landet. Detta är en viktig del av rationaliseringspolitiken. De negativa avsnitten av järnvägspolitikerna i form av nedläggningar, som skulle kunna vara aktuella för nästa år, bedömer man vara mindre än under innevarande år.

Vi måste göra klart för oss att det inte plötsligt har fattats några beslut, utan att vi har fått en arbetshypotes som nu skall hanteras, såsom hela tiden varit avsikten, mot bakgrunden av det samhällsansvar i övrigt som man måste känna i fråga om kommunikationerna.

Här har liksom i medkammaren — jag hörde det också av de senaste inläggen — med anledning av vad som står i interpellationssvaret tagits upp frågan om man nu skulle vara på väg att »lasta över» ansvaret från staten till kommunerna för den kollektiva trafiken. Jag har redovisat att SJ givetvis inte kan lösa alla former av kollektiv trafik, exempelvis ute i våra glesbygder. Men i den mån SJ har haft trafik som läggs ned, sörjer SJ för att vi får en tillfredsställande ersättningstrafik. I det sammanhanget skall sålunda inte lastas över ansvar på kommuner.

Men jag har också sagt att vi redan i dag ute i våra kommuner har — och i takt med ökande bilism i allt högre grad får — ett kollektivt trafikproblem, oberoende av om SJ finns där eller ej.

Ang. nedläggningen av järnvägsstationer

Detta trafikproblem gäller alla de människor som av skilda skäl inte har möjlighet att begagna sig av egen personbil. Vi måste säkerligen börja fundera på om inte samhället har ett ansvar för hur exempelvis människorna ute i glesbygderna i denna situation skall kunna klara sina transportproblem. Här kommer utan tvivel kommunblocken in i bilden. Det blir fråga om att försöka skapa en kombination av olika transportsystem, vilket väl i stort sett kommer att innebära att SJ klarar matartrafik och närtransporter på de medellånga och längre linjerna via den buss trafik som SJ själv bedriver. I områden, som tidigare kanske inte varit trafikerade alls, men där man nu har boende ensamma människor med svåra kommunikationsproblem, så måste kanske kommunerna börja uppmärksamma att det är rimligt att med kollektiva åtgärder hjälpa dessa människor till en standard som svarar mot vad som blivit alltmer vanligt. Där har vi i kommunikationsdepartementet sagt oss att vi för vår del skall engagera oss direkt i uppgiften att försöka se hur man skall kunna lösa glesbygdens kollektiva trafikproblem. Vi kommer att sätta i gång med en modellplanering av kommunblock i glesbygd för att redovisa med vilka metoder och på vilket sätt dessa problem skulle kunna klaras. Vi kommer att inbjuda Kommunförbundet att vara med om detta. Jag är övertygad om att det — om vi skall föra en framsynt och progressiv trafikpolitik — är nödvändigt att vi uppmärksammar dessa problem, tar itu med dem och försöker så snabbt som möjligt åstadkomma riktiga lösningar.

Man har då frågat mig hur jag ser på finansieringen av sådana här kollektiva trafikåtgärder som skulle behöva komma till stånd i glesbygdens kommunblock. Jag har sagt att jag rent generellt tycker att den princip för solidarisk finansiering av angelägna uppgifter i våra av befolkningsuttuning

Ang. nedläggningen av järnvägsstationer

och på annat sätt mest besvärade bygder som vi har i skatteutjämningsystemet är riktigt. Skatteutjämningsystemet är nämligen uppbyggt så att det tar hänsyn till både skatteunderlaget och en hög utdebitering och därför ger mest åt människorna i de bygder där man har det svårast. Principiellt sett tycker jag att denna form av statsbidrag är riktigt uppbyggd, därför att den hjälper bäst där behovet är som störst.

Jag tror sålunda — jag vill avsluta detta inlägg med de synpunkterna — att det är viktigt att riksdagen fortlöpande får tillfälle att debattera dessa frågor. Vi kommer att få nya möjligheter i anslutning till statsverkspropositionen och i anslutning till att vi så småningom skall bedöma den tredje etappen. Jag står för min del gärna till förfogande för hur många interpellationsdebatter som helst i detta angelägna ärende. Vi har fått en ordentlig redovisning från SJ, vi vet vad det handlar om, vi har parlamentarisk förankring i SJ:s styrelse, vi har en trafikdelegation som följer den trafikpolitiska utvecklingen, och jag är beredd att föreslå att denna delegation skall utvidgas med flera parlamentariker för att man den vägen skall få möjligheter att ytterligare öka insynen från riksdagens sida.

Vad jag i medkammaren har värit mig mot är de tankar som så lätt kommer i detta sammanhang — att man nu skall sätta till en ny utredning för att klara upp dessa problem. Ja, man vill till och med ha en utredning som praktiskt taget skulle, om jag rätt förstått intentionerna, ha till uppgift att lösa hela problemet om hur vi skall organisera vårt samhälle. Jag har sagt att jag inte tror att vi den vägen blir hjälpta genom att vi får en ny stor säck att stoppa dessa problem i. Jag tror att det är riktigare att vi nu handlägger frågorna mot bakgrunden av den redovisning vi har fått från SJ och där vi får ta vårt ansvar att från fall till

fall bedöma vad som ur lokaliseringpolitiska, sociala och andra synpunkter kan vara angeläget för samhället.

Herr KRISTIANSSON, AXEL, (cp) kort genmäle:

Herr talman! Jag föreställer mig att kommunikationsministern, inte minst i dag, inser betydelsen av goda kommunikationer kamrarna emellan. Även om man har sådana och har bra personal är det naturligtvis inte lätt att klara debatten på båda ställena. Därför är det rätt förklarligt om vi i någon mån gått förbi varandra i denna debatt.

Jag tog i debatten upp just kommunikationsministerns resonemang om denna plan som en preliminär plan eller en arbetshypotes. Jag sade att han inlägger något av ett lugnande besked i att det är enbart detta. Men jag vill här kortfattat säga till kommunikationsministern att detta inte hjälper särdeles mycket ty sedan man sagt att detta sannolikt kommer att hända, då kommer det faktum att detta har sagts ut genast att innebära att förutsättningarna för nedläggningen kommer så mycket snabbare, ty ingen företagsamhet kommer att etablera sig på berörda orter. Därmed har jag inte sagt att det är fel att uppgiften har slungats ut. Jag tror att detta har sina fördelar, med tanke på bedömningar och agerande från statsmakternas sida. Jag har också framhållit att SJ inte alltid lokalt har hanterat de avgörande faktorerna på rätt sätt. Jag har anfört att tidtabellerna inte varit riktigt utformade och många gånger alldeles fel. Man kör med konkurrerande busslinjer intill järnvägslinjerna osv. Det är klart att man på det sättet grundlägger förutsättningarna för de slutliga stationsindragningarna och nedläggningarna. Det är inte så underligt om man får negativa resultat när man kör med sådana förutsättningar. Jag vill vädja till kommunikationsministern att han un-

dersöker inte minst vad som ligger i botten här, dvs. primärmaterialet. Jag tror att vi ute i bygderna ser detta. Det är jag nog inte ensam om att kunna vittna om.

Får jag därtill eftersom tiden är knapp anföra bara ett konkret exempel till dem som herr Petersson tidigare anført. Jag har papper på det här. Jag skall gärna tillstålla kommunikationsministern dem senare. Det är ett brev från en firma i det mycket kända Väröbacka, som skriver att den vill ge följande upplysningar. 1966 betalade firman i frakter cirka 250 000 kronor. Därtill kom de frakter som firman skulle betala, alltså efterkravsfrakter, som torde uppgå till ungefär samma belopp. Vidare har man övriga trafikanter vilka enligt vad det uppgivits avsänder cirka 200 kolli per arbetsdag. Givetvis ger dessa, säger man, betydande inkomster för SJ. Märk väl att detta företag ligger 75 meter från en järnvägsstation och har givetvis lagt sig där med tanke på järnvägsfrakterna. Ändå fick man besked om att denna station inte kommer att mottaga gods i fortsättningen. Man kan framför allt inte ta emot firmans varor på kvällen, och det var nödvändigt för firman eftersom det rör sig om fisk, alltså färskvaror. Man fick frakta dessa varor till Varberg eller Göteborg, och det är ett rätt betydande avstånd till dessa städer.

Först efter tre underhandlingar fick man löfte om att frakterna skulle kunna fortgå tills vidare om man själv lastade in varorna och betalade en straffavgift om 25 öre per låda. Firman skriver att när man väger detta mot biltrafiken, så får man där en ersättning av 25 öre per låda, om man själv lyfter upp lådorna. Jag undrar om det är en riktig trafikpolitik mot kunderna som man här tillämpar. Det rör sig här ändå om en fraktavgift på toltat mellan 500 000 och 600 000 kronor från en firma, och ändå meddelar man denna firma att den inte kan få leverera sina varor från denna station. Detta

Ang. nedläggningen av järnvägsstationer är ändå en station — märk väl — på en järnväg som inte är aktuell för nedläggning. När sådant förekommer tycker jag att det finns mycket starka skäl för att man undersöker också det material som ligger till grund för de planerade nedläggningarna.

Herr NILSSON, FERDINAND, (cp) kort genmäle:

Herr talman! Herr statsrådet har naturligtvis alldeles rätt när han säger att en nedläggning av järnvägslinjerna ju inte kan beslutas i en handvändning. Men alldeles säkert kommer ett beslut härom att medföra verkningar som i en handvändning skapar situationer ute i bygderna som man för närvarande kanske inte avser — såvitt jag förstår — men som i vart fall kommer att bli farliga nog.

Kommunikationsministern var inne på deras läge som ur kommunikationssynpunkt är särskilt eftersatta eller som på grund av nedläggningar kommer att få särskilda svårigheter. Det var egentligen de som herr statsrådet tänkte sig skulle få hjälp genom ett samarbete, där kommuner och landsting skulle spela en väsentlig roll — jag tror att jag fattade det rätt på det sättet. Men jag vill fråga: Hur stor del av de nuvarande automobilskattemedlen går enligt den framställning från vägverket som nu föreligger till storstadsregionerna och hur stor del går till den övriga delen av landet? Jag tycker att det är ganska skrämmande proportioner — det beror kanske på hur lättskrämd man är — men det är en mycket hög procentsiffra som redovisades.

Jag vill fortsätta fråga: Hur obetydliga anslag räknar man med och kommer man att räkna med skall utgå just till dem som ur kommunikationssynpunkt verkligen är sämst ställda? Det finns ju ett enskilt vägnät, som är väsentligt större än det statliga. Även om jag räknar bort den del av de enskilda vägarna som får ett visst bidrag från

Ang. nedläggningen av järnvägsstationer

statens sida dels till byggandet och dels till underhållet, är det en mycket stor del som inte ens får något alls från staten. När kommunikationsministern tänker på de ur kommunikationssynpunkt sämst ställda människorna och platserna, tänk då också litet på de enskilda vägarna!

Herr PETERSSON, ERIK FILIP, (fp)
kort genmäle:

Herr talman! Herr statsrådet lämnade en hel del framtidsuppgifter när det gäller glesbygdernas kommunikationsproblem. Jag skulle bara vilja ge ett enda råd, som jag tycker har stor betydelse, och det är: Låt de kommunikationsmedel som nu fungerar få fortsätta och dra inte in dem på de platser där det nu bor människor — jag tänker särskilt på de stationer som jag förut nämnt och som ligger utefter affärsbanelinjer, där dock ganska betydelsefulla stationssamhällen är avsedda att bli utan järnvägstrafik!

Beträffande det projekt som här redovisats från SJ:s sida och den takt i vilken projektet skall genomföras noterar jag med tacksamhet den nedtoning som herr statsrådet har gjort. Men om vi läser den allra sista meningen i denna redogörelse måste vi fundera över vilka möjligheter som här finns. Meningen lyder nämligen: »Några bärande alternativ finns emellertid inte.» Det har först sagts att den omställning som nu redovisas måste genomföras, även om den på kort sikt blir smärtsam för vissa bygder och individer. Är herr statsrådet av samma mening, att det inte finns något annat alternativ än att den plan som här är redovisad måste effektueras?

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

Herr ÅKESSON (fp) kort genmäle:

Herr talman! Statsrådet Lundkvist nämnde att de synpunkter som SJ här framfört var så att säga långsiktiga rationaliseringsproblem som det inte fanns tid att ta ställning till i dag eller inom den allra närmaste framtiden. Statsrådet var också inne på den tanken att han skulle ta nödvändig hänsyn till de olika förhållanden som existerade ute i bygderna för att få ett trafiksystem som skulle fungera, om en eventuell nedläggning av järnvägen skulle komma till stånd. Jag fattade statsrådets uttalande på det sättet, och den inställningen accepterar jag med tacksamhet. Då SJ bedömer förhållandena sker det uteslutande från ekonomisk synpunkt.

Jag har redan tidigare relaterat vissa åtgärder som SJ vidtagit och som är så markanta att de i hög grad påverkar SJ:s inkomster liksom också trafikförhållandena på de bandelar som man planerar att lägga ned. Jag anser inte att SJ:s ståndpunkt i det avseendet är riktig. Vi måste nämligen ta hänsyn till att hela trafiksystemet som sådant skall fungera på ett riktigt sätt. Vissa bandelar kan givetvis läggas ned på kortare sträckor. Men på en tiomils bansträcka kan det bli svårt att få ett busslinjesystem att fungera lika bra som en järnvägslinje kan göra.

När det gäller den hjälp som kommuner och landsting skulle kunna ge är jag tveksam mot statsrådets uttalande. Vi har en statlig investering i stockholmsområdets lokaltrafik på över 300 miljoner kronor. Även när det gäller trafiken till Gotland måste staten bidra för att den skall kunna upprätthållas. Jag kan mot den bakgrunden inte underlåta att framhålla att även trafiken i glesbygderna måste fungera, så att näringslivet där kan drivas på ett riktigt sätt. Man bör inte vidta sådana åtgärder som innebär att näringslivet föres över till bygder som SJ favoriserar.

Herr LARSSON, THORSTEN, (cp):

Herr talman! Visst skall SJ rationalisera. Men sedan en lång följd av år har man — om jag får göra en liknelse med biografbelysningen i salongen — dämpat ned och dämpat ned så att resandefrekvensen mer och mer har försvunnit. De tågindragningar och de illa korresponderande tidtabeller som funnits har starkt medverkat till att resandefrekvensen har sjunkit. Denna marning »Ta tåget — det är det enda säkra sättet» är numera faktiskt fel. Jag skulle kunna fortsätta rimmet och tillägga: »Tidtabellen har blivit från vettet.» Ty man har faktiskt undan för undan försämrat tidtabellen.

Jag skulle vilja belysa ytterligare en fråga.

När jag lyssnade på interpellationssvaret hörde jag att styckegodstrafik per bil framhölls som ett rationellt och bra system. Jag bor utmed en järnväg och ser att fyra gånger om dagen kommer en lastbil till stationerna för att hämta eller avlämna paket. Samtidigt går rälsbussarna tomma och har ingenting att lämna. Jag har gjort den reflexionen: Kan detta verkligen vara riktigt, och är det i alla hänseenden ekonomiskt riktigt? Jag är rädd att man här driver vissa nya principer in absurdum.

Vad jag egentligen begärde ordet för var när statsrådet talade om kommunerna ur glesbygdernas synvinkel. Nu bor jag inte i en glesort, utan jag bor mitt emellan Lund och Malmö, men även vi har ju måst kommunalt stödja viss busslinje för att få en god kommunikation. Jag kan emellertid inte gilla principen. Detta är ju ytterligare en sak att notera till hela den tabell, som man skulle kunna räkna upp av exempel på statens övervältrande av utgifter på kommunerna. Här kan man inte underlåta att reagera. Skall SJ ha hand om kommunikationerna, bör SJ väl sköta dem på ett riktigt sätt.

Får jag sedan ställa en fråga. Som jag sade i början, har man kritiserat tidtabellerna m. m. för SJ:s trafik. Det

Ang. nedläggningen av järnvägsstationer har man väl gjort i stockholmsområdet också, men nu sägs det att förhållandena här uppe är ganska bra. Då frågar jag: Hur många miljoner har SJ måst investera i Stockholms närtrafik för att den skall korrespondera?

Herr statsrådet LUNDKVIST:

Herr talman! I fråga om stockholmstrafiken får regionen köpa trafiken av SJ och betala i den mån trafiken inte går ihop.

Herr Thorsten Larsson talar om kommunal busstrafik över huvud taget som om det skulle vara någonting alldeles nytt. Jag hoppas att herr Larsson inte har den meningen att vi nu skall föra över den kommunala busstrafik, som vi har på så många håll runt om i landet, till SJ.

Det är ju inte SJ som har tvingat bort trafikanterna från järnvägen. Om vi skall vara ärliga, herr Larsson, är det väl ändå, som det har redovisats i interpellationssvaret, utvecklingen på bilismens område som har lett till att trafikanterna har minskat i antal. Om vi på den mycket korta tiden från 1950 har haft en utveckling som innebär att vi från att ha haft en bil på var 36:e innevånare nu har en bil på var 4:e, så säger det inte så litet om vad som har inträffat och vad som har påverkat trafikunderlaget för SJ:s vidkommande. Det är alltså tvärtom så, att SJ hela tiden har haft att anpassa sig till den utveckling som har ägt rum på bilismens område och som — om vi skall se det ur många synpunkter och inte minst glesbygdens — i oändligt hög grad har bidragit till att närma de bygderna till andra bygder. Jag tycker fortfarande att man skall ta vara på de möjligheter man har att med lätta trafikmedel närma dessa bygder till andra.

Herr Åkesson säger att SJ:s ståndpunkt — han menar väl den redovisning som vi nu har fått — inte är riktig. Jag föreställer mig att han utgår ifrån det förhållandet, att SJ enligt

Ang. nedläggningen av järnvägsstationer

hans åsikt inte har gjort lokaliseringspolitiska och de sociala överväganden m. m. och inte tagit nödig hänsyn till näringslivets utveckling.

Jag har tidigare för min del sagt, att jag tror att inte ens herr Åkesson skulle tycka att det vore riktigt att SJ tog över den bedömning av de här olika synpunkterna som bör göras av samhället. Vi har organ för detta i samhället i dag. Ute i våra län har vi planeringsråd m. m. och vi har kommuner som sysslar med planering. Jag tycker att det är där dessa bedömningar i betydande grad skall göras, såsom vägledning för de beslut som vi så småningom skall fatta. Det är inte SJ:s uppgift att göra sådana bedömningar. Jag tycker det är ganska bra att de redovisar för oss vad som ur företagsekonomiska synpunkter kan vara godtagbart, så att vi bättre vet var vi skall sätta in våra åtgärder för att ge största möjliga effekt.

Herr Petersson sade: »Jag vet ett bättre sätt att lösa glesbygdens problem: låt de kommunikationer fortsätta som vi har i dag!»

För det första löser inte de kommunikationer som vi har i dag glesbygdernas problem. Jag pekade på att vi får nya problem som vi på det ena eller andra sättet måste ta hand om. För det andra är det väl rätt — i den mån vi medger att vi alltid har begränsade resurser att röra oss med — att vi förutslättningslöst prövar på vilket sätt vi skall kunna få den bästa lösningen på dessa problem, dvs. vilka insatser som blir de ekonomiskt mest fördelaktiga.

Vi kan inte säga att man till varje pris, under alla förhållanden, *skall* åka tåg även i de fall då det skulle vara riktigare att lösa kommunikationsproblemen med bilar för den grupp människor som nu är berörda av en speciell tåglägenhet. Jag har fått en känsla av att allmänna opinionen hur generöst som helst ser på att samhället lämnar stora bidrag till bussar och tåg, men höjer ögonbrynen så fort det blir tal om att lämna bidrag till ett i det här

sammanhanget mera passande trafikmedel t. ex. en lättare bil. Man kanske därigenom skulle kunna komma undan med ett mindre bidrag, och de människor som behöver den här trafiken kanske rent av skulle få åka lika fint som vi andra. Vad vore det för fel på ett sådant resonemang? Om vi skall vara progressiva och föra en aktiv trafikpolitik, så skall vi vara förutsättningslösa och inte resonera som om tåget vore den sista uppfinningen på trafikens område.

Jag skall till slut säga några ord om herr Kristianssons reflexion om nackdelen med att SJ över huvud taget så tidigt redovisat sina planer. Han menar att detta för vissa orter innebär att de som eventuellt funderar på etablering av företag vidtar sina mått och steg med anledning av de planer man nu känner till. Inom parentes kan jag säga att när det gäller lokaliseringspolitik av företag i dag — det vågar jag påstå — spelar ofta inte järnvägstransporterna någon avgörande roll för de industrier som kan lokaliseras ut till många av våra bygder. En mycket stor del av transportererna går nämligen trots allt per bil på landsväg.

När vi framsynt försöker planera för den ekonomiska utvecklingen i vårt land, tror jag att det vid många tillfällen hade varit önskvärt om företag, som betyder oerhört mycket för de bygder där de finns, litet tidigare än vad de som regel gör kunde ge oss del av sina planer. Därför tycker jag trots allt att det är värdefullt för oss och för vår debatt, att vi för SJ:s del så tidigt fått uppmärksamheten riktad på hur det kommer att se ut om dess planer skulle genomföras. Vi har åtta år på oss fram till 1975. Vi kan verkligen ta itu med problemen på olika nivåer och diskutera hur vi mot bakgrunden av denna situation skall kunna dels göra de insatser, som är riktiga i anslutning till SJ:s verksamhet, dels också i övrigt komplettera de insatserna med andra åtgärder, så att vi får vad vi är ute ef-

ter om vi är progressiva och framsynta, nämligen en rationell och tillfredsställande transportförsörjning i vårt land.

Herr **PETERSSON, ERIK FILIP**, (fp):

Herr talman! Bara ett enda ord för att jag inte skall bli missförstådd.

Jag ville inte i min sista replik utsluta möjligheten av en nyorientering på trafikområdet i glesbygderna. Vad jag, fastän jag kanske uttryckte mig dunkelt, ville säga, var att det är en god metod att låta tåget stanna, då det ändå skall passera förbi stationen. Det var i sådana sammanhang som jag avsåg att man kunde behålla den metod som finns.

Att skaffa fram nya och bättre trafikmedel för glesbygderna är självklart en åtgärd som alla människor i dessa bygder hälsar med tillfredsställelse. Men det är ju beklagligt att man härvidlag inte vill vara med från statens sida utan att det är en sak som kommunerna och landstingen får svara för.

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

Herr talman! Vad som föranleder mig att begära ordet på nytt var kommunikationsministerns resonemang med anledning av mitt påstående att offentliggörandet av denna plan skulle så att säga i sig självt vara på något sätt dirigerande och avgörande för utvecklingen framöver i en bygd. Såvitt jag förstår hade kommunikationsministern samma uppfattning. Han modifierade dock sin syn på detta med att säga att tåget inte längre är avgörande i så stor utsträckning, utan det är andra trafikmedel som har fått större och större betydelse i detta sammanhang.

Det kan för all del ligga ganska mycket i det, men jag kan ändå inte underlåta att säga att jag tror — man behöver inte vara trollbunden för att säga det — att tåget alltså har en oerhörd stor betydelse för företagetableringen. Det har så varit — och det kommer

Ang. nedläggningen av järnvägsstationer också säkert att förbli så — att tåget till syvende og sist är trafik- och transportreserven totalt sett, och jag tror att företagen därför värdesätter detta kommunikationsmedel. Jag tyckte att det verkade som om kommunikationsministern också slutligen insett betydelsen härav. Den uppfattningen fick jag nämligen då han sade, att det måste vara bra att vi har kommit fram med hela planen på en gång och i god tid. Får jag då dra den slutsatsen att kommunikationsministern ändå menar trots att han i svaret ej vill ge löfte om möjlighet för riksdagen att ompröva att det finns anledning att göra korrigeringar med hänsyn till utvecklingen i berörda områden?

Beträffande detta att man inte kan lösa vissa orters trafikproblem genom att låta tågen gå och stanna som de gjort sade kommunikationsministern, att man i vissa sammanhang måste sätta in nya trafikmedel, kanske till och med bilar, och att man över huvud taget måste ha en annan och ny syn på trafikproblemen. Det är möjligt att detta är nödvändigt i vissa situationer, men jag kan inte underlåta att framhålla att kommunikationsministerns synsätt närmast ger sken av att det rör sig om den sista lösningen för en bygd och att det således närmast är fråga om en avveckling. Skall man bara avveckla kan man givetvis hänvisa till dylika lösningar, men menar man att en bygd skall leva vidare, tror jag inte att man kan räkna med sådana mera sporadiska lösningar.

Herr **LARSSON, THORSTEN**, (cp):

Herr talman! Jag vill något belysa vad jag menar genom att hänvisa till vad herr Åkesson sade om amputeringen av Malmö—Simrishamnsjärnvägen, delen mellan Sjöbo och Tomelilla, på sin tid. Varför gjorde man så? Jo, uppenbarligen för att SJ vill fostra folk att resa till Simrishamn över Ystad! Om detta är ett tecken på valfrihetens sam-

Ang. nedläggningen av järnvägsstationer

hälle, herr statsråd, vet jag inte riktigt vad jag skall säga. Man förstörde trafiken på den linje som går tvärs över Skåne.

Jag är inte så ensidigt inriktad att jag anser att tåget är den sista uppfinningen på trafikens område. Nej, man kan gärna ta bilen. Men man kan inte alltid göra det. De som pendlar — om jag får vara lokalsinnad igen — t. ex. längs järnvägen från Dalby och Staffanstorp, gör detta med bil därför att de inte kan använda tåget. Men de har stora svårigheter med att parkera bilen inne i staden. Om man i stället hade fått en rälsbuss, som snabbt rusat emellan, skulle man också ha fått större resande frekvens. Det gäller ju här tätorter som för varje år växer ganska snabbt. I stockholmsområdet har man ju rustat upp trafiken, och det var intressant att höra att Stockholms stad skulle ha bidragit till denna investering av såvitt jag förstår betydande storleksordning för SJ:s del.

Herr statsrådet LUNDKVIST:

Herr talman! Som jag tidigare har sagt tar SJ betalt för den trafikservice som SJ kommer att lämna stockholmsområdet.

När det gäller hela detta resonemang om vad järnvägarna betyder i bygden skulle jag vilja uttrycka saken ungefär så här: Om viljan att använda SJ såsom trafikmedel hade stått i någon som helst proportion till den tro, som man nu betygar tåget och dess betydelse, skulle vi inte ha haft de problem som vi i dag diskuterar. Jag skall inte redovisa alla de många erfarenheter som personal från SJ har gjort, när den varit ute för att diskutera eventuella järnvägsnedläggningar och börjat med en sådan där liten försöksvotering på sammanträdet om vilka som kom dit med tåg och vilka som kom dit med bil. Det är nog så att vi trots allt vet, att bilen har kommit för att stanna och bli flera människors egendom. Där har vi alltså problemet.

Här påstods att jag hade uppfattats så, att arbetshypotesen skulle komma att bli föremål för korrigeringar. Självklart! Det är ju vad jag hela tiden har resonerat om! Inte ens SJ kan svära på att alla planer är någonting som SJ, även om verket skulle få tillämpa mycket strikt företagsekonomiska principer, skulle se omsatta i praktiken inom åtta år, utan vad som föreligger är ju en arbetshypotes, som skall diskuteras och kunna bli föremål för korrigeringar.

Herr Erik Filip Petersson framhöll, att det var tråkigt att staten inte vill vara med när det gäller att tillfredsställa de nya trafikbehov som kan uppkomma i våra glesbygder. Jag har både i interpellationssvaret och i debatten redovisat, att staten visst vill vara med. Regeringen kommer att ägna detta problem ett mycket stort intresse, därför att den allmänt sett inte anser att det bör vara så, att några medborgare i vårt land skall komma i kläm i en utveckling, som i övrigt är till fördel för landets invånare.

Herr NILSSON, FERDINAND, (cp):

Herr talman! Jag begärde närmast ordet för att ta fasta på vad kommunikationsministern sade allra sist.

Såvitt jag förstår innebär kommunikationsministerns ord, att staten under inga förhållanden kommer att undandra sig ansvaret för den ersättningstrafik som blir nödvändig på grund av indragningar som sker. Jag kan också ge kommunikationsministern rätt i att man inte med den motiveringen skall övervältra *alla* trafikproblem på staten utan att andra kan återstå som ibland måste lösas regionalt. Jag förutsätter emellertid att de svårigheter, som den tidigare monopolinnehavaren SJ skapar genom indragningar kommer att elimineras genom av staten bekostade effektiva åtgärder.

Till sist glömde statsrådet när han talade om sitt intresse som gällde dem,

som i kommunikationshänseende har det sämst ställt och som behöver sin lilla bil, att nämna beskaffenheten av de vägar som finns ute i bygderna. I mycket stora delar av vårt land har man ett mycket stort vägnät med vinterväghållning hela eller nästan hela året om, som staten inte alls gör något för. När statsrådet talar om de i kommunikationshänseende sämst ställda — ägna då en tanke åt de enskilda vägararna!

Överläggningen förklarades härmed slutad.

Anmälades och bordlades följande till kammaren överlämnade kungl. propositioner:

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.

Anmälades och bordlades

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

Ang. nedläggningen av järnvägsstationer 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; samt

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 tilllägg till vissa trafikivräntor, m. m., såvitt propositionen hänvisats till bevillningsutskottet; samt

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 tilllägg till vissa trafikivräntor, m. m.; samt

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 motioner om rätten att fiska med fasta redskap i kronans fiskevatten; samt

nr 37, i anledning av väckt motion angående ersättning för älgskada; även som

allmänna beredningsutskottets utlåtanden:

nr 49, i anledning av motioner om inrättande av ett statligt institut för den psykiska folkhälsan; samt

Interpellation om avveckling av energiskatten, såvitt rör skogsindustrin

nr 51, i anledning av motioner om vidgade möjligheter för handikappade att erhålla utbildning och tjänst.

Interpellation om avveckling av energiskatten, såvitt rör skogsindustrin

Herr WIKBERG (cp) erhöll på begäran ordet och anförde:

Herr talman! Betydande delar av det svenska näringslivet arbetar under en hård internationell konkurrens. Skogsindustrin synes vara särskilt utsatt på grund av de rådande avsättningsförhållandena. Det råder i fråga om cellulosa en s. k. överskottskris av innebörden att produktionskapacitet men även utbud överstiger marknadsefterfrågan. Överskottet torde främst bero på att den kanadensiska skogsindustrin genom statliga favörer i fråga om virkesfångst och virkestillförsel stimulerats till en synnerligen snabb utbyggnad och har ett fördelaktigt utgångsläge i konkurrensen med t. ex. den skandinaviska skogsindustrin. Det bör även nämnas att den finska skogsindustrin till följd av devalveringen har förutsättningar till priskonkurrens som den svenska skogsindustrin saknar.

Man synes allmänt räkna med att de nu rådande förhållandena i huvudsak kommer att kvarstå ett par år framöver. Även om åtgärder vidtages för att motverka överutbudet, får man således räkna med att någon nämnvärd förbättring inte är att vänta under den närmaste framtiden för den svenska skogsindustrin. Tvärtom synes marknadsläget ytterligare ha försämrats under de senaste månaderna.

I nuvarande läge, som givetvis inte är allvarligt enbart för skogsindustrin

utan för hela skogsnäringen med återverkningar i stora delar av vår ekonomi, är det givetvis angeläget att man från det allmännas sida söker förbättra den svenska skogsindustrins konkurrensförutsättningar. På det hela taget bör det finnas en god beredskap så att verksamma åtgärder snabbt kan vidtagas, om situationen skulle försämrats ytterligare. Man bör även överväga direkta åtgärder för att underlätta för den svenska skogsindustrin. En möjlig åtgärd är t. ex. att avveckla energiskatten, som utgår på elkraft och brännolja som förbrukas inom industrin, och som knappast kan anses befogad i nuvarande läge.

Med hänvisning till det ovan anförda anhålles om kammarens tillstånd att till statsrådet och chefen för finansdepartementet få framställa följande frågor:

Har statsrådet uppmärksammat den svenska skogsindustrins beträngda läge och finns i anledning härav någon beredskap rörande åtgärder som snabbt kan vidtagas i händelse av ytterligare försämring?

Är statsrådet villig att i syfte att underlätta situationen för den svenska skogsindustrin föreslå en avveckling av energiskatten vid industriell förbrukning av elkraft och brännolja?

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

Kammarens sammanträde avslutades kl. 16.17.

In fidem
K.-G. Lindelöw