

**1983/84:128**

**Onsdagen den 25 april fm.**

Kl. 10.00

Förhandlingarna leddes till en början av förste vice talmannen.

### **1 § Kompletteringsval till utskott**

**Anf. 1 FÖRSTE VICE TALMANNEN:**

Vänsterpartiet kommunisternas partigrupp har som suppleant i finans- och kulturutskotten under Carl-Henrik Hermanssons ledighet anmält hans ersättare Ingela Andersson.

Förste vice talmannen förklarade vald fr. o. m. den 26 april 1984 till

*suppleant i finansutskottet*

Ingela Andersson (vpk)

*suppleant i kulturutskottet*

Ingela Andersson (vpk)

### **2 § Ändring i den preliminära tidsplanen**

**Anf. 2 FÖRSTE VICE TALMANNEN:**

Måndagen den 30 april hålls inte något kammarsammanträde.

### **3 § Föredrogs och hänvisades**

Motionerna

1983/84:2810–2813 till näringsutskottet

1983/84:2814–2829 till bostadsutskottet

1983/84:2830–2832 till näringsutskottet

1983/84:2833–2837 till arbetsmarknadsutskottet

1983/84:2838–2841 till socialförsäkringsutskottet

1983/84:2842–2848 till socialutskottet

1983/84:2849–2853 till skatteutskottet

1983/84:2854–2858 till socialutskottet

**4 §** Föredrogs men bordlades åter

Finansutskottets betänkanden 1983/84:30, 32 och 34

Skatteutskottets betänkande 1983/84:36

Lagutskottets betänkanden 1983/84:30 och 31

Utrikesutskottets betänkanden 1983/84:16 och 18

Socialförsäkringsutskottets betänkanden 1983/84:21, 23 och 24

Socialutskottets betänkande 1983/84:22

Jordbruksutskottets betänkanden 1983/84:27 och 29

**5 § Anslag till statens järnvägar, m. m.**

Föredrogs

trafikutskottets betänkanden

1983/84:17 om anslag till Järnvägar m. m. (prop. 1983/84:100 delvis) samt

1983/84:18 om anslag till Ersättning till lokal och regional kollektiv persontrafik m. m. (prop. 1983/84:100 delvis).

**Anf. 3 FÖRSTE VICE TALMANNEN:**

Trafikutskottets betänkanden 17 och 18 om anslag till statens järnvägar m. m. kommer att debatteras i ett sammanhang.

**Anf. 4 KURT HUGOSSON (s):**

Fru talman! Intresset för statens järnvägar och järnvägspolitik över huvud taget är stort hos den svenska allmänheten. I de flesta svenskars bröst klappar ett järnvägsvänligt hjärta. Men tyvärr är kärleken för väldigt många platonisk. Om det intresse som uppenbarligen finns för att slå vakt om järnvägsresande vore lika stort när det gäller att utnyttja SJ, skulle den ekonomiska situationen för statens järnvägar, liksom för många olika bandelar, vara betydligt bättre och ljusare.

Jag sade för en tid sedan i en debatt, att om alla de människor som skriver på upprop för persontrafikens bevarande på de s. k. nedläggningsprovade järnvägslinjerna också utnyttjade dessa linjer, skulle nedläggningsprovningen inte vara aktuell.

Även här i riksdagen är intresset stort. Om jag inte räknat fel, fru talman, så har 95 motioner väckts med anledning av budgetpropositionen, och de har behandlats i de två betänkanden som vi nu har framför oss.

1979 års trafikpolitiska beslut innebär en viktig vändpunkt för järnvägspolitiken. Det samhällsekonomiska synsätt som därmed kommer att prägla trafikpolitiken är inte minst viktigt för järnvägspolitiken.

Järnvägsnätet skall utgöra stommen i person- och godstrafiken, bl. a. med hänsyn till miljön, energin och trafiksäkerheten.

Ett annat viktigt beslut för att skapa ett effektivt och väl fungerande SJ var

det som fattades 1980, då riksdagen lade fast en strukturplan för SJ. Denna plan har inneburit en hög ambitionsnivå för investeringar inom järnvägsområdet. SJ:s investeringsnivå, satt i relation till företagets omsättning, är så hög att det näppeligen finns något annat svenskt företag vars investeringsaktivitet kan mäta sig med statens järnvägars.

Den höga investeringsnivån ställer emellertid också stora krav på SJ som affärsdrivande företag, eftersom de investeringar som görs skall förräntas. SJ:s ekonomiska utveckling under de senaste sex å sju åren har dock inte varit lysande. Därför genomfördes förra året, på förslag av den socialdemokratiska regeringen, en finansiell rekonstruktion av SJ som under innevarande budgetår börjar bära frukt, även om SJ sannolikt inte kan klara sitt förräntningskrav.

Sedan den socialdemokratiska regeringen tillträdde hösten 1982 har stora satsningar gjorts för en bättre järnvägstrafik på en rad olika punkter. Utöver förra årets finansiella rekonstruktion har över 4,5 miljarder satsats på investeringar på SJ-sidan, inkl. årets budgetförslag. I kompletteringspropositionen framläggs förslag om ytterligare 44 milj. kr. till SJ-investeringar.

Trots denna massiva satsning på järnvägssidan har debatten huvudsakligen kommit att handla om de provningsbanor där persontrafiken är föremål för diskussion. Den massmediala fokuseringen på denna mycket marginella persontrafik, som omfattar endast 1 % av landets totala järnvägstrafik, är minst sagt förvånande.

Självfallet har jag förståelse för att diskussionen förs i de områden där nedläggningsprovning är aktuell, men denna diskussion bör inte och får inte skymma det faktum att den socialdemokratiska järnvägspolitiken, i jämförelse med vad som var fallet under de borgerliga regeringsåren, har en klart offensiv prägel.

I 1979 års trafikpolitiska beslut lades ett riksnät fast och en speciell handläggningsprovning för de s. k. provningsbanorna fastställdes. Under de borgerliga regeringsåren skedde emellertid ingenting när det gäller de s. k. provningsbanorna. Politiken fram till regeringsskiftet 1982 kan närmast betecknas som en förhållningspolitik som inte gagnade järnvägspolitiken på sikt.

I själva verket innebar den borgerliga politiken, med ett uppskjutande av nödvändiga beslut för de s. k. provningsbanorna, en kraftig försämring av banstandarden som för resenärerna har lett till längre restider och sämre standard. Klarhet måste snarast skapas om den framtida persontrafiken på dessa bandelar, inte minst med tanke på att det rått total enighet i riksdagen om att det är läns huvudmännen som har ansvaret för den lokala och regionala persontrafiken, oavsett om denna sker på järnväg eller på landsväg.

När riksdagen därför på den socialdemokratiska regeringens förslag förra året fastslog att persontrafikens vara eller icke vara på de s. k. provningsbanorna skulle klaras av under år 1984 och eventuella förändringar i riksnätets omfattning fastställas, skall också detta ses som ett led i en offensiv politik på järnvägsområdet och en strävan att lösa kollektivtrafiken med hänsyn till den

---

*Anslag till statens  
järnvägar, m. m.*

Onsdagen den  
25 april 1984

---

*Anslag till statens  
järnvägar, m. m.*

samhällsekonomiska grundsyn som 1979 års trafikpolitiska beslut innebär.

Transportrådet har tillsammans med läns huvudmännen och SJ att fullgöra detta arbete i enlighet med den handläggningsordning som riksdagen fastställt. Detta arbete bedrivs nu med stor intensitet. Av det arbetsmaterial som nu föreligger står det redan klart att vissa av de banor som omfattas av nedläggningsprövningen av persontrafiken är av den karaktären att de bör överföras till riksnätet. Kommunikationsministern har därför med utgångspunkt i det framtagna materialet och efter samråd med transportrådet kommit fram till att ca 70 mil av de totalt 200 mil som nu prövas bör överföras till riksnätet. De banor som omfattas av regeringens bedömning gäller Borås-Varberg i Älvsborgs och Hallands län, Kil-Torsby, eller Frykdalsbanan som den vanligtvis kallas i Värmland, Gårdsjö-Mariestad-Håkantorp, den s. k. Kinnekullebanan i Skaraborgs län, Bjärka/Säby-Västervik i Östergötlands och Kalmar län, Borlänge-Malung, den s. k. Västerdalsbanan i Kopparbergs län och slutligen Storuman-Hällnäs i Västerbotten. Dessa sex bandelar kommer således att föreslås bli överförda till riksnätet. Karakteristiskt för dessa banor är att de har stor regionalpolitisk betydelse och i de flesta fall kan betecknas som viktiga länkar i ett rikstäckande järnvägsnät. Dessa banor har också en förhållandevis stor persontrafik och en icke obetydlig interregional trafik.

Genom detta klarläggande från regeringens sida bör de fortsatta förhandlingarna mellan läns huvudmännen, transportrådet och SJ underlättas. Länsbolagen bör nu kunna vara beredda att tillföra ytterligare trafik till dessa banor så att möjligheterna till arbetspendling och skolresor blir förbättrade, och vidare bör läns huvudmännen enligt mitt förmenande överväga om den busstrafik man i dag bedriver parallellt med dessa banor bör fortsätta eller om inte denna persontrafik kan överföras från landsvägen till järnvägen.

Genom regeringens beslut, som givetvis i sin tid kommer att underställas riksdagen, bör det också bli lättare för resp. länsbolag att bestämma sig för om man vill ta upp en seriös förhandling med SJ om fortsatt persontrafik på övriga banor eller om man vill ha den lokala och regionala trafiken på landsväg.

Fru talman! Låt mig avslutningsvis säga något om SJ:s organisation och koncernpolitik. I såväl den allmänna debatten som i olika riksdagsmotioner har krav på förändringar framförts syftande till en friare ekonomisk och finansiell situation för SJ. Från såväl Industriförbundet som moderata samlingspartiet har krav framförts på att SJ skall delas upp i olika bolag för att man skall kunna arbeta mer fritt. Moderaterna föreslår dessutom i sin järnvägsmotion, utan närmare motivering, att SJ skall sälja ut en stor del av sina dotterbolag.

Vad gäller bolagsbildningen har denna fråga redan behandlats av finansutskottet, och riksdagen har avvisat detta krav. Trafikutskottet intar samma ståndpunkt.

Den privatisering som moderata samlingspartiet gör sig till företrädare för vill vi på det bestämdaste avvisa. Därmed inte sagt att det inte finns anledning att närmare se över SJ:s organisation och koncernpolitik. Vi har också den

uppfattningen att SJ liksom övriga affärsverk inom kommunikationssektorn bör få en friare ställning vad gäller finansieringsfrågor och liknande. De översynsprojekt som pågår inom kommunikationsdepartementet och som bör resultera i förslag till riksdagen nästa år syftar bl. a. till detta.

Inom departementet har också nyligen tillsatts en särskild grupp, som tillsammans med finans- och civildepartementen och SJ skall se över SJ-koncernens struktur och samordningsmöjligheter. SJ-koncernen inrymer i dag en rad olika typer av verksamhet. Bl. a. kan både tåg-, lastbils- och bussresor erbjudas. Det finns utan tvivel ytterligare samordningsmöjligheter inom ramen för SJ-koncernen, och det är därför angeläget att man klarlägger förutsättningarna för detta och att ett bättre resursutnyttjande av den kapacitet som finns inom SJ-koncernen tas till vara. Denna översyn kan självfallet också resultera i att vissa dotterbolag kan komma att avvecklas, men före ett sådant ställningstagande måste man ha en säker beslutsgrund att stå på.

Det föreligger vidare i dag grundläggande skillnader vad gäller statens sätt att behandla investeringar i vägar resp. järnvägar. I den översyn som nu startat är avsikten att även överväga om den investeringsmodell som tillämpas för SJ är lämplig ur effektivitetssynpunkt och om den leder till konkurrensneutralitet mellan olika trafikgrenar.

Översynen av SJ-koncernen skall ses som ett led i det arbete med SJ-frågorna som regeringen inlett och där den finansiella rekonstruktionen under innevarande budgetår är en viktig del. Den har, som jag sade inledningsvis, gett avsett resultat, då SJ kommer att få ett visst driftsöverskott vid budgetårets slut, även om förräntningskraven icke kan uppnås. På lång sikt är emellertid den genomförda finansiella rekonstruktionen ingen lösning på SJ:s ekonomiska och strukturella problem. Det är därför nödvändigt att gå vidare och se över de andra delarna av koncernen. Målet, fru talman, är att få ett slagkraftigt SJ, så att intentionerna i 1979 års trafikpolitiska beslut uppnås.

Fru talman! Jag har i mitt inlägg inte berört och kommenterat någon av de många reservationer som är fogade till de två betänkanden vi nu behandlar. Dessa reservationer kommer senare i debatten att kommenteras av Rune Johansson och Olle Östrand.

**Anf. 5 ROLF CLARKSON (m):**

Fru talman! Den polemiska ton som ordföranden i utskottet, Kurt Hugosson, genast anslag gör det nödvändigt för mig att korrigera honom omedelbart.

Kurt Hugosson sade att det är den socialdemokratiska regeringens förtjänst att SJ nu ges resurser som är ägnade att förbättra dess möjligheter att bedriva en konkurrenskraftig trafikpolitik i framtiden. Självberöm luktar illa, och det bör det göra även i socialdemokratiska led. Det är faktiskt de socialdemokratiska försummelserna under 1950- och 1960-talen och delvis också under 1970-talet som är skulden till att SJ i dag kör med en stor andel vagnar med gammal utrustning från 1930- och 1940-talen. Låt vara att den

Onsdagen den  
25 april 1984

---

*Anslag till statens  
järnvägar, m. m.*

huvudsakliga skulden är att hänföra till bilismens våldsamma expansion, men det var faktiskt under decennier av socialdemokratiskt styre som SJ halkade efter i sin tekniska utveckling.

Det var den moderate kommunikationsministern Ulf Adelsohn som 1980 förelade riksdagen strukturplanen för en rehabilitering av SJ, innebärande att SJ under en femårsperiod skulle få sina årliga investeringsanslag höjda med i reala termer 5 %. Det var det första viktiga tillrättaläggandet av den dåliga situation som SJ befann sig i och fortfarande befinner sig i. Jag skall inte förneka att den socialdemokratiska regeringen efter sitt makttillträde 1982 har fortsatt denna strävan – ära dem som äras bör! – men det var faktiskt under en moderat kommunikationsminister i en borgerlig trepartiregering som den riktiga, reella rekonstruktionen för att förbättra SJ:s framtida konkurrensmöjligheter startades.

Detta om detta. Jag skall nu övergå till mitt ursprungligen tänkta anförande.

Fru talman! Statens järnvägar är ett stort transportföretag, som fyller en viktig uppgift i landets transportväsen. Jag finner det riktigast att kalla SJ ett transportföretag, eftersom det handlar om ett rikt diversifierat företag, i vilket järnvägstrafiken blott är själva stommen. Innan jag presenterar vår moderata syn på hur SJ i framtiden bör organiseras och drivas vill jag framhålla att vi hyser en hög uppskattning av det arbete de tiotusentals anställda på alla nivåer inom SJ presterar. Det finns många tecken på en ny, modern arbetsmoral inom detta stora serviceföretag.

Under många år har SJ som järnvägsföretag levt under knapphetens kalla stjärna – bilismens mäktiga expansion drabbade SJ både som person- och som godstransportör hårt. Det har medfört att SJ i dag, då intresset för kollektivtrafik och systemtransportlösningar har ökat, står inför ett kapitalkrävande utvecklingsprogram. Vagnparken måste förnyas och utökas, och moderniseringen av hela infrastrukturen måste intensifieras. SJ kan inte konkurrera inom t. ex. persontrafiken med vagnar som till stor del är 30, 40, ja kanske 50 år gamla. Samtidigt med denna materiella satsning sker en förnyelse i fråga om personalstyrkan – efter att för några decennier sedan ha haft en personalstyrka på ca 70 000 är man nu nere i något över 35 000, och på grund av den stora åldersavgången genomförs en intensiv nyrekrytering, som i och för sig ger chansen till ett nytt, entusiastiskt vi-tänkande inom företaget. Inte minst bland de anställda måste ny hoppfullhet och framtidstro ingjutas, och det blir nästan ogörligt om dessa ständiga årliga förluster skall fortsätta, med den kritik av skötseln som de för med sig. Alltför många i detta hus, fru talman, anser sig skickade att lägga sig i detaljerna när det gäller hur SJ skall bedriva sin verksamhet – jag går så långt att jag hävdar att SJ:s svårigheter i mångt och mycket emanerar från åtgärder som beslutats av riksdag och regering.

Försummelserna i det förflutna påtvingar oss nu årliga investeringar i tvåmiljardersklassen, och därtill kommer kostnaderna för det ersättningsberättigade nätet på mer än 1 200 miljoner. Belastningen på statsbudgeten är stor. Endast en tredjedel av investeringarna är klart offensiv. Resten läggs i

de fasta anläggningarna, vilka är svårrentabla. SJ måste hela tiden förränta det sålunda nedlagda statskapitalet och lever därför i en ständig förlustcirkel. Med några års mellanrum uppkommer regelbundet kravet på nedsättning av detta statskapital.

Så här kan det inte få fortsätta. Det krävs en genomgripande förändring av SJ:s struktur och ställning, om SJ skall få en rimlig chans att hävda sig som ett lönsamt transportföretag. Vi moderater tror på SJ:s framtida möjligheter, men en förutsättning för dessa är att vi befriar SJ från den politiska toppstyrning jag nu nämner.

Vi moderater vill ändra SJ:s företagsform från affärsverk till aktiebolag.

Låt SJ få möjlighet till snabbare strukturanpassning och stimulans till konkurrens på mera lika villkor inom transportsektorn genom att byta företagsform från verk till aktiebolag. Det skulle ge ett eget resultatansvar och minskad detaljreglering av oss politiker. Styrelsen skulle få en stark och ansvarsfylld ställning sådan som styrelserna t. ex. i de börsnoterade företagen har. SJ:s finansiering skulle lyftas ut från statsbudgeten, vilket vore en rejäl lättnad för densamma.

Som aktiebolag skulle SJ ha egna tillgångar. Finansieringen av investeringar sker då på samma villkor som gäller för näringslivet i övrigt. Förmånliga regler för avskrivningar, värdering av tillgångar osv. skulle kunna utnyttjas. För alla anställda i SJ skulle ett dramatiskt engagemang kunna ske – detta att få jobba i ett företag med offensiv anda betyder mycket. Framgång föder framgång.

Som det nu är skapar de skilda företagsformerna – affärsdrivande verk resp. aktiebolag – skilda konkurrensvillkor, ibland till fördel för den ena företagsformen, ibland för den andra. Låt oss överföra affärsverken till aktiebolagsform och därmed skapa ensartade konkurrensvillkor!

Aktiebolagsformen ställer helt nya och andra krav på ledning och styrelse än affärsverken. Styrelsen får det direkta ansvaret för investeringarna och dessas finansiering. Detta ger goda möjligheter till långsiktiga och företagsmässiga beslut.

Statsmakterna kommer fortfarande att ha möjlighet att ålägga företagen speciella samhällsuppgifter, och företagen får då naturligtvis begära ersättning enligt sina företagsekonomiska kalkyler.

Att våra åsikter om aktiebolagsformens fördelar är riktiga bevisas inte minst av den stora mängd dotteraktiebolag som våra affärsdrivande verk har lagt sig till med. Alla affärsverk har dotterbolag, SJ i mycket stor omfattning. Det försiggår ett ständigt förvärvande, säljande och organiserande. Skälet är naturligtvis inte att man därmed lyckas förhindra insyn, så misstänksamma behöver vi väl inte vara, utan att bolagsformen är smidigare och effektivare. För att bilda och/eller förvärva dotterbolag erfordras riksdagens eller i vissa fall regeringens medgivande, och några principer härför har inte fastställts.

Riksrevisionsverket har kartlagt omfattningen av affärsverkens bolagsverksamhet, och man baxnar inför denna omfattning. Även om dagens debatt gäller SJ vill jag understryka att mitt resonemang om affärsverkens organisationsform gäller generellt och inte bara SJ. Jag uppehåller mig

*Anslag till statens  
järnvägar, m. m.*

Onsdagen den  
25 april 1984

---

*Anslag till statens  
järnvägar, m. m.*

naturligtvis särskilt vid SJ:s situation och kan då nämna följande:

SJ har sammanlagt 176 dotterbolag, av vilka 35 är vilande och 54 s. k. intressebolag. Återstår 87 verksamma bolag, varav 19 i utlandet. Vilken gigantisk uppgift att leda och fördela arbetet inom denna månghövdade organisation! I en av våra besparingsmotioner kräver vi också att dotterbolag som inte har direkt sammanhang med verksamheten skall säljas ut till privata intressen och att däribland och därjämte dotterbolag skall säljas ut för sammanlagt 300 milj. kr. för att därmed stärka statskassan. Ungefär 80 % av SJ:s omsättning eller 5,5 miljarder sker genom dotterbolagen. Antalet anställda inom SJ:s dotterbolag är ca 11 000. När det gäller dotterbolagsformen i aktiebolag hävdar jag generellt att den bevisar en oundviklig utvecklingslinje i vårt moderna näringsliv, men att den inom varje affärsverksorganisation skall bringas ned till det minimum som den egna koncentrerade verksamheten kräver. Inte minst för SJ:s del blir kravet en omfattande utförsäljning, dvs. privatisering av dotterbolagen. Vill SJ ha insyn i konkurrerande transportgrenar kan denna lika bra uppnås via minoritetsintressen i sådana aktiebolag.

I linje med denna koncentrationssyn vill vi ha frågan om en mer drastisk förändring av SJ:s verksamhetsfält prövad. Vi vill gärna få utrett om vägverksmodellen skulle kunna tillämpas även för järnvägstrafiken. Det skulle innebära att SJ betalade något slags person- och/eller tonkilometersskatt för sitt bruk av räls och andra fasta anläggningar. I goda tider betyder detta större inkomster för staten och vice versa vid lågkonjunkturer, precis vad som i dag gäller för åkerinäringen och annan vägtransportnäring. Man kanske rent av skulle kunna etablera ett särskilt statens banverk, på vilket konkurrerande järnvägsföretag på både person- och godstrafiksidan verkade? En äkta privatisering av hela SJ skulle då kunna förverkligas. I mitt tidigare resonemang om SJ:s överförande till aktiebolag har jag åtminstone i första fasen föreställt mig att staten i detta SJ-aktiebolag skulle äga i varje fall majoriteten av aktierna. Först i ett längre tidsperspektiv, då AB SJ genom sin effektivare företagsform blivit ekonomiskt attraktivt, skulle en fullständig privatisering av företaget vara möjlig.

Fru talman! Som sig bör när vi har en debatt om anslaget till statens järnvägar har jag uppehållit mig vid tänkbara strukturförändringar för just SJ, men jag har också nämnt att mitt resonemang gäller generellt för statens affärsdrivande verk. Jag skall nu sammanfatta vår moderata syn på hur de affärsdrivande verken skall organiseras i framtiden.

Affärsverken har både myndighetsuppgifter och förvaltningsverksamhet. Denna sammanblandning är ofta synnerligen olycklig. Vi kan ta televerket som exempel. Personal inom verket prövar och ger licens för telemateriel, som kommer både från det egna verket och från utomstående företag. Det är svårt att befria sig från misstanken att sådan prövning lätt utfaller till det egna företagets fördel. Vi kan alltså inte godta att ett affärsdrivande verk, som ofta har monopolställning, dessutom skall ha myndighetsfunktion. Vi föreslår att affärsverkens myndighetsutövande verksamhet snarast överförs till en enda myndighet. Detta kan göras utan sammankoppling med vårt förslag om



Onsdagen den  
25 april 1984

---

*Anslag till statens  
järnvägar, m. m.*

ombildande till aktiebolag av de affärsdrivande verken.

Affärsverkens monopolställning måste minimeras. Monopol, vare sig de är statliga eller privata, är av ondo och måste motarbetas. De affärsdrivande verken beskylls ofta, mer eller mindre med orätt, för att icke konkurrera på lika villkor. Har de monopolställning är misstanken alltid allvarlig. Vill vi främja en utveckling som ger lägsta möjliga pris på varor och tjänster, finns det bara en väg att beträda – den fria konkurrensens. Endast i sådan tävlan skapas förutsättningar för verkligt framåtskridande.

Fru talman! Affärsverksformen är föråldrad och bör bytas ut mot en modern aktiebolagsform. Det skulle bl. a. ge följande fördelar: likartad konkurrens med övriga delar av näringslivet, egna tillgångar och förmånliga regler för avskrivningar och skattefria avsättningar, minskad byråkrati, effektivare företagsledning och styrelser på grund av de krav som aktiebolagslagen ställer på dem samt avlastning på statsbudgeten, som uppvisar stora underskott.

När det gäller affärsverkens många dotterbolag hävdar vi att dessa bör säljas ut, privatiseras, om deras verksamhet inte utgör en viktig integrerande del av verkets preciserade verksamhet. En massiv utförsäljning av "onödiga" dotterbolag skulle tillföra statskassan välbehövligen tillskott. Både vid försäljning av dotterbolag och ombildning av verk till aktiebolag bör man låta de anställda ha förköpsrätt. För att skapa goda möjligheter för de anställda att köpa aktier i de egna företagen kan generösa lånevillkor lämnas. Om de anställda sålunda blir ägare i de egna företagen, uppnås betydelsefulla psykologiska framgångar. Aktierna bör vidare spridas via börser till enskilda och institutionella aktieägare, och därmed blir svenska folket på ett helt annat och bättre sätt delägare i statens nu affärsdrivande verk.

Med det sagda yrkar jag, fru talman, bifall till den moderata reservationen nr 7 i trafikutskottets betänkande nr 17.

Jag går nu över till de moderata besparingsreservationerna. I reservation 1 begär vi att anslaget under punkt D 1. skall dras ned med 148 milj. kr. Denna neddragning föreslår vi skall gå ut huvudsakligen över investeringar i fasta anläggningar av sådan art som utan men för trafiksäkerheten kan senareläggas. Stora investeringar i oräntabla fasta anläggningar skapar en djävulscirkel för SJ som bolaget aldrig kommer ur. Som jag tidigare sagt är en övergång till vägverksmodellen en utväg ur detta dilemma. Som jag också tidigare nämnt önskar vi att likvida medel från försäljning av några av SJ:s dotterbolag – de medlen går ju till statskassan – till ett belopp av ca 300 milj. kr. skall användas för att finansiera anslaget på 1 750 milj. kr. Jag är medveten om att sådana inkomster skall redovisas under särskild titel på statsbudgeten. Det kan emellertid inte vara felaktigt att hävda att SJ genom denna utförsäljning får medel att självt stå för en del av denna investeringsverksamhet. Under alla förhållanden är det realistiskt att hävda att anslaget kan nedbringas med de 148 miljonerna. Jag yrkar, fru talman, bifall till reservation 1.

I reservation 17 vill vi från moderat sida minska anslaget Ersättning till statens järnvägar för vissa tjänster till 1 400 milj. kr., en besparing på 111

*Anslag till statens  
järnvägar, m. m.*

milj. kr. Anslaget omfattar det ersättningsberättigade nätet, rabattåtgärder i persontrafik på järnväg samt en del investeringar i fasta anläggningar. Kostnaden för det ersättningsberättigade nätet går ständigt i höjden och är nu uppe i 1 1/4 miljard. Förr eller senare kommer vi till en punkt då man här i riksdagen konstaterar att en omprövning av omfattningen av detta kostsamma nät måste ske. Finns det inga alternativ? Jo, att minska på turtätheten eller rent av på nätets omfattning. Under stor vända förhandlar SJ och läns huvudmännen om de bandelar som särskilt skall nedläggningsprövas. Vi tror att framtidens verklighet tvingar de ansvariga att pröva nedläggning av flera banor – det finns säkert alternativa transportsätt. Vi vill ge SJ friare händer att på olika punkter av det som ingår i anslagsspecifikationen spara dessa 111 miljoner. Jag yrkar, fru talman, bifall till reservation 17 i detta trafikutskottets betänkande nr 17.

**Anf. 6 KURT HUGOSSON (s) replik:**

Fru talman! Rolf Clarkson sade i sitt inlägg att jag hade gjort mig skyldig till självberöm.

Jag sade att den nya utgångspunkten för järnvägspolitiken var 1979 års trafikpolitiska beslut. Det fanns en bred majoritet här i riksdagen – där Rolf Clarkson och jag var helt överens – om denna nya syn på trafikpolitiken.

Förvisso fanns det då svårigheter för SJ att leva upp till dessa nya riktlinjer. Visst var det försyndelser på SJ-området under 1960- och 1970-talen genom en alldeles för låg investeringsnivå. Det var försyndelser som vi socialdemokrater delar ansvaret för med huvudparten av riksdagens ledamöter under 1960- och 1970-talen. Jag har inget minne av att högerpartiet eller moderata samlingspartiet då förde fram några krav på ökade investeringar inom SJ.

Jag nämnde också i mitt inlägg att 1980 års strukturbeslut för SJ var ett bra beslut. Då lade vi fast en hög ambitionsnivå för SJ:s investeringar. Sedan sade jag att den politiken har fullföljts av den socialdemokratiska regeringen. Kraftiga investeringar har ägt rum. Vi har 1983 års finansiella rekonstruktion och det järnvägspolitiska beslut som vi fattade förra året för att bryta den förhållningspolitik som bedrevs under de borgerliga åren när det gällde att ta itu med nedläggningsprövningen. Jag nämnde också de olika översynsprojekt som nu pågår för att skapa en effektiv SJ-organisation och där målet bl. a. är att skapa en konkurrensneutralitet mellan olika trafikgrenar.

När moderata samlingspartiet utan vidare säger att nu skall vi bilda bolag, nu skall vi sälja ut dotterbolag för 300 milj. kr., utan att ha någon som helst grund för sina förslag, utan att ha någon som helst motivering, utan att veta ifall det går att sälja ut några företag för 300 miljoner tycker jag att det är ansvarslös politik. Därför menar jag att man självfallet skall se över SJ:s organisation och SJ:s koncernpolitik. Det är det som pågår inom kommunikationsdepartementet i de två översynsprojekt som har startats sedan vi fick en socialdemokratisk regering. En översyn av SJ:s koncernförhållande har även påbörjats tillsammans med finansdepartementet och civildepartementet. De borgerliga regeringarna startade inte den här typen av projekt. Jag menar att den socialdemokratiska regeringen med detta gett uttryck för en aktiv och framåtsyftande järnvägspolitik.

**Anf. 7 ROLF CLARKSON (m) replik:**

Fru talman! Det är väl regeringen som styr landet, och då får regeringen och regeringspartiet ta sitt ansvar. Har de gjort något galet får de stå för det, och har de gjort något bra får de hösta in beröm för det. Men här höstade alltså Kurt Hugosson in beröm för en gärning som socialdemokraterna inte har utfört.

Sedan säger Kurt Hugosson att oppositionspartierna skall dela ansvaret med regeringspartiet för att detta område missköttes under 1950- och 1960-talen. Jag vill bara ännu en gång understryka att de som vände vinden för SJ:s finansiella strävanden var den borgerliga trepartiregeringen 1980. Kurt Hugosson kan göra sig besväret att titta i årets budgetproposition, bilaga 8, s. 77, tredje stycket – där framgår det att det är på detta sätt. Jag följer då på nytt upp mitt resonemang att det är regeringen som bär ansvaret, och regeringen får ta det ansvaret oavsett om den är socialdemokratisk eller borgerlig. Vid det aktuella tillfället var regeringen borgerlig och kommunikationsministern var moderat.

Beträffande de 300 miljonerna som vi menar skulle kunna tillföras statskassan genom utförsäljning av SJ:s dotterbolag vill jag försäkra Kurt Hugosson att det bakom detta förslag ligger en granskning av dotterbolagens balansräkningar. Utan att namn för namn plocka fram vilka vi har granskat vill jag säga att vi har kommit fram till att sådana bolag utan vidare bör kunna säljas ut för 300 milj. kr. Men lägg märke till att jag i mitt anförande för en stund sedan sade att det vi i första hand tillgodoräknar oss i reservation nr 1 är de 148 miljonerna.

**Anf. 8 KURT HUGOSSON (s) replik:**

Fru talman! Nej, jag vill inte gå med på att det skulle vara en moderat kommunikationsminister eller den moderata riksdagsgruppen som har lagt grunden till den nya järnvägspolitiken i det här landet. Visserligen var det en moderat kommunikationsminister som lade fram förslaget om strukturplan för SJ, men det gäller också att leva upp till den typ av ambition som strukturplanen innebär, och det har inte moderata samlingspartiet gjort sedan beslutet togs 1980. Såväl förra året som innevarande år är moderata samlingspartiet icke berett att följa upp strukturplanen och ge SJ de investeringar som strukturplanen kräver. Årets budgetförslag från moderata samlingspartiet innebär en prutning på investeringsnivån till statens järnvägar med i runt tal 150 milj. kr. Vidare föreslås en prutning på över 100 milj. kr. när det gäller moderaternas anslag till icke lönsam järnvägstrafik. Det är inte bara besluten utan också hur man följer upp – och lever upp till – dessa beslut som är avgörande. I fråga om SJ-koncernens organisation och struktur är det en medveten strävan hos kommunikationsdepartementet och den socialdemokratiska regeringen att komma till rätta med de problem som uppenbarligen finns inom SJ-koncernen och som jag har talat om här i mitt första anförande. Ett uttryck för detta är de analyser som pågår och den översyn av SJ:s struktur som nu genomförs.

Jag sade också i mitt inlägg att man självfallet bör sträva efter att få till

stånd en ekonomisk frihet för statens järnvägar, så att SJ på ett effektivare sätt kan leva upp till 1979 års trafikpolitiska beslut. Vi skall också sträva efter att åstadkomma konkurrensneutralitet mellan olika trafikgrenar. Översynen av SJ-koncernens struktur kan, sade jag vidare, leda till att vissa av de dotterföretag som nu finns inom SJ-koncernen kommer att avvecklas. Men man kan inte fatta ett beslut i blindo – vilket moderata samlingspartiets företrädare ger uttryck för här. Man bör – och det är gammal god svensk politisk tradition – ha ett adekvat beslutsunderlag innan man gör strukturella förändringar. Målet för den socialdemokratiska järnvägspolitiken är att få en effektivt fungerande SJ-koncern.

**Anf. 9 ROLF CLARKSON (m) replik:**

Fru talman! Det får ju finnas plats för litet objektiv generositet i kammaren också. Jag ger gärna kommunikationsminister Curt Boström, som sitter här, en eloge för att han på ett förtjänstfullt sätt försvarat den sektor inom svenskt samhälle som kommunikationerna utgör. Jag ger också Ulf Adelson det berömmet att han, när han var kommunikationsminister, vände vinden för statens järnvägar. En eloge ger jag även till Claes Elmstedt som, när han var kommunikationsminister, vände trenden när det gäller vägunderhållet. Därmed har jag skapat rättvisa i fråga om beröm – jag har fördelat det objektivt så gott det går.

Men nu är det en sak till som Kurt Hugosson kanske har glömt i dag. Det är att AB Sverige, som just nu har en socialdemokratisk styrelse, går med enorma förluster. Det är en börda som vi är tvungna att bära. Och den bördan försöker vi göra litet lättare genom att spara på så många håll som möjligt. Det är klart att för moderata trafikpolitiker, som vill se väl fungerande vägnät och järnvägsnät – och kommunikationer över huvud taget – isar det till litet ibland när vi, under trycket av det övergripande ansvaret för landets ekonomi, likväl måste föreslå besparingar.

Ni säger nu att ni från socialdemokratiskt håll på olika sätt vill ge SJ en offensiv anda. Men det vill ju vi också, fast på ett annat sätt. Vi vill ge SJ en annan företagsform och därmed större frihet att både lyckas och misslyckas, större frihet att skaffa sig kapital där det finns – och där vi slipper tillgripa åtgärder. Jag tycker att man kan se vissa spår av uppmjukning även från den socialdemokratiska regeringens sida. Det är klart att man inte släpper kontrollen helt – det har jag inte haft hopp om. Vad jag har sagt här i mitt anförande är att det är den långsiktiga trenden som vi moderater vill se. Huruvida den blir realiserad i min tid eller längre fram vet jag inte. Men jag är emfatiskt övertygad om att ger man folk friare händer, så tar de sitt ansvar bättre än om man toppstyr dem.

Jag tror därför att SJ:s framtid ligger i en omfattande strukturförändring, inte i att vi bara öser in kapital i företaget. Det är ju faktiskt – jag vill sluta med det – 1980-talets Stålverk 80 som vi här sysslar med; miljarderna öses in, och de kan tydligen inte förräntas, eftersom man måste justera statskapitalet vart femte år ungefär.

**Anf. 10 RUNE TORWALD (c):**

Fru talman! Jag måste först uttrycka min förundran över den kupppartade innovation i fråga om talarordning som det innebär att utskottets ordförande kommer till tals innan reservanterna får tillfälle att säga någonting. Lika förvånande finner jag det vara att Kurt Hugosson här kommenterar en kompletteringsproposition som vi ännu inte har fått ta del av – jag har varit ute och kontrollerat i facket; den är ännu inte utdelad. Jag vet alltså inte vad den innehåller. Jag har tyckt att det finns anledning att kommentera dessa båda saker.

Av dessa skäl kommer jag inte heller att kunna hålla mig inom den anmälda taltiden på 15 minuter utan måste överskrida den för att göra några kommentarer.

Kurt Hugosson påstod att den nuvarande regeringens järnvägspolitik, till skillnad från de icke-socialistiska regeringarnas, skulle vara offensiv. Det är minst sagt häpnadsväckande. Något mera passivt än den järnvägspolitik som fördes av socialdemokratiska regeringar fram till 1976 får man väl leta efter.

Under de sex sista åren av den socialdemokratiska regeringstiden levererades inte en enda motorvagn, inte en enda resandevagn och såvitt jag vet inte heller en enda sovvagn.

Under de icke-socialistiska regeringarna har det levererats 100 motorvagnar, det levererades i början av 1980-talet en resandevagn per vecka, och det är på väg att levereras ett antal sovvagnar – och det är en följd av de icke-socialistiska regeringarnas politik!

Under de regeringarna antog vi strukturplanen, som Kurt Hugosson ju i och för sig ansåg vara bra. Det är strukturplanen som lett till att vi håller på att verkligen få till stånd en offensiv järnvägspolitik. Det som oroar mig är att Curt Boström nu dess värre sett sig nödsakad att, för att klara SJs investeringar i Stockholm, pruta 200 miljoner på strukturplaneanslaget. Det innebär med andra ord att Stockholmsinvesteringarna sker på bekostnad av investeringarna i andra delar av landet – något som utskottet tidigare enhälligt sade inte fick ske, men nu har tyvärr en majoritet i utskottet accepterat att det blir så.

Det var alltså under Thorbjörn Fälldins statsministertid som den offensiva politiken startades. Jag vill inte på något sätt nedvärdera Curt Boströms insatser som kommunikationsminister, men avstampen skedde under Fäll-dinären!

Kurt Hugosson säger att han inte kan erinra sig några initiativ från vårt håll under tiden fram till 1976 – då fanns det inga krav på ökade investeringar. Jo, se det gjorde det! Personligen motionerade jag redan 1972–1973 bl. a. om att man skulle anslå medel för en upprustning av inlandsbanan. Det tog några år innan jag fick anslutning först av centern och vpk och sedan av övriga partier. Jag fick visserligen inget stöd av socialdemokraterna, men under vårriksdagen 1976 valde man att inte rösta emot förslaget om ett anslag på 15 miljoner. Utskottet körde över regeringen och anslog 15 miljoner till upprustning av inlandsbanan. Det var första gången inlandsbanan fick pengar. Det har sedan fortsatt år för år, och det har gjort att den i alla fall inte har förfallit på det sätt

**Nr 128**

Onsdagen den  
25 april 1984

---

*Anslag till statens  
järnvägar, m. m.*

som många andra bandelar gjort under de många år som gått.

Låt mig nu övergå till att prata för centerpartiets reservationer.

Enligt centerpartiets uppfattning är denna onsdag en ödesdag för närmare 200 mil trafiksvaga järnvägar. Om inte riksdagen bifaller vårt krav på ett rimligt driftsbidrag till de länshuvudmän som önskar utnyttja SJ:s tjänster på olönsamma bandelar som inte tillhör riksnätet, kommer dessa huvudmän att tvingas acceptera en överflyttning av den aktuella persontrafiken från spår till landsväg – detta så mycket mer som de omedelbara ekonomiska fördelarna vid en sådan överflyttning är påtagliga. Att få ett bidrag motsvarande fem års beräknad förlust vid fortsatt persontrafik på järnväg fungerar som ett utomordentligt "bete" i den gillrade fällan.

Vad menar jag då med uttrycket "den gillrade fällan"? Jo, som alla vet fastställde riksdagen 1978 regler för s. k. vägmilersättning för ett visst basutbud av bussturer, dvs. tre dubbelturer måndag–fredag och två dubbelturer lördag–söndag. Jag vill inte påstå att denna vägmilersättning var särskilt generös, men den underlättade dock för länshuvudmännen att ta över ansvaret för lokal och regional persontrafik på väg. Nu aviserar kommunikationsministern i årets budgetproposition ett utökat trafikansvar, men samtidigt en översyn av nyssnämnda regler för att uppnå besparingar, på huvudmännens bekostnad. Vi motsätter oss detta.

Moderaterna går ett steg längre. De har visserligen inte föreslagit någon ändring av bidragsreglerna, men de föreslår att hela det statliga anslaget för vägmilersättning m. m. på drygt 245 milj. kr. skall slopas. Vad detta skulle innebära för glesbygdstrafiken förstår nog var och en. Socialdemokraterna har visserligen inte nappat på detta förslag i år – men vi vet ju hur det gick med anslaget till enskilda vägar. Anna Wohlin-Andersson kommer i sitt anförande att mera ingående belysa konsekvenserna av detta moderatförslag, varför jag nöjer mig med att på detta sätt redovisa vilka ekonomiska risker länshuvudmännen löper.

Redan förra året framhöll jag att regeringens löfte att stå för upprustningen av en nedläggningshotad bandel, om länshuvudmännen tog på sig ansvaret för driftskostnaden vid fortsatt persontrafik, var som att erbjuda en törstande ökenvandrare en förgylld skopa utan vatten. Varför? Jo, därför att länshuvudmännen inte kommer att ha råd att klara driften. Därför behöver inte heller regeringen ta på sig några kostnader för upprustning.

Med hänsyn till tidigare riksdagsuttalanden om bl. a. statens ansvar även för det regionala bannätet och om prioritering av spårbunden trafik bör åtgärder vidtas för att förbättra länshuvudmännens möjligheter till ett fritt val mellan fortsatt järnvägstrafik och ersättningstrafik på väg på de trafiksvagaste linjerna. Det i flera centermotioner föreslagna driftsbidraget på 20 kr. per tågilometer för tre dubbelturer måndag–fredag och två dubbelturer lördag–söndag är ägnat att öka länshuvudmännens valmöjligheter. Härigenom tillgodoses också kraven på konkurrensneutralitet mellan sådan järnvägs- och busstrafik som är i fråga – utan den kostnadsövertäring från staten till länshuvudmännen som förslaget att slopa det särskilda bidraget efter fem år kan komma att innebära, i strid mot 1979 års trafikpolitiska beslut. I de fall

Onsdagen den  
25 april 1984

*Anslag till statens  
järnvägar, m. m.*

länshuvudmännen väljer att behålla tågtrafiken kommer ju det särskilda bidraget till ersättningstrafik inte att utgå.

Nu säger regeringen att länshuvudmännen efter fem år har kunnat integrera den här trafiken. Låt oss ta exemplet Mellerud–Arvika eller Forsmo–Hoting. Det är alldeles uppenbart att om den trafiken förs över på väg kommer bussbidragen inte att räcka till för att det hela skall gå ihop. Det krävs en ganska kraftig skattereduktion för det. Hur skall denna trafik kunna integreras så att underskottet försvinner? Det finns inga sådana möjligheter. Ordet integration, som i så många sammanhang används av transportrådets chef, är inget annat än att försöka slå blå dunster i ögonen på folk. Sanningen är att man säger till huvudmännen: Ni får bra betalt i fem år om ni flyttar över trafiken på landsväg. Men sedan får ni klara er bäst farao ni vill! Resultatet blir att ersättningstrafiken kanske försvinner efter sju åtta år. Då har man inte längre råd att klara den skattevägen.

Fru talman! Tyvärr finns det inte mycket som tyder på att centerförslaget om ett statligt driftsbidrag till länshuvudmännen för ett s. k. basutbud på järnväg kommer att bifallas av riksdagen. Men de ledamöter som röstar mot vårt förslag tar därmed också på sig hela ansvaret för nedläggning av persontrafik på järnväg – och på sikt i flertalet fall även nedlagd drift av de aktuella bandelarna – under de närmaste åren i en omfattning som aldrig tidigare förekommit. Så gott som alla länshuvudmän, som berörs av pågående undersökningar, har förklarat att de i första hand vill ha berörda bandelar hänfödda till riksnätet. Men om detta inte sker, tvingas man av kortsiktiga ekonomiska skäl att acceptera att persontrafiken överförs från spår till landsväg. Utan driftsbidrag har de ingen reell valfrihet.

I sammanhanget förtjänar framhållas att det av oss föreslagna driftsbidraget för ett spårbundet "basutbud" skulle utgå även för lokala och regionala tågförbindelser på olönsamma riksnätsbanor. SJ kommer under det närmaste året att kräva att länshuvudmännen tar över det ekonomiska ansvaret för olönsamma lokala och regionala tågförbindelser av detta slag. Vägrar länshuvudmännen, torde flertalet av dessa tågförbindelser dras in av SJ, eftersom inte heller staten lämnar något bidrag till dem i framtiden.

Många har säkert jublat över att regeringen nu har förklarat att sex banor skall hänföras till riksnätet. Då säger man: Halleluja, nu är alla problem borta. Men se, det är de inte. Endast i den mån de aktuella förbindelserna anses vara av interregional betydelse skall staten stå för kostnaden. Bedöms de däremot vara av regionalt eller lokalt intresse, skall huvudmännen betala enligt de regler som är fastställda. Vilka tåg som skall anses vara av interregional betydelse kommer alltså i varje särskilt fall att bli en förhandlingsfråga.

Statsrådet själv har f. ö. sagt att han givit SJ i uppdrag att beträffande olönsamma banor tala om vilka förbindelser som skall anses vara av interregional karaktär. För dessa tåg skall staten ta det fulla ansvaret. I övriga fall, där tåglägenheterna har bara lokal eller regional betydelse, får huvudmännen avgöra om de anser sig ha råd att utnyttja SJ:s tjänster.

SJ:s investeringsanslag skulle enligt ett beslut av 1980 års riksdag årligen

---

*Anslag till statens  
järnvägar, m. m.*

räknas upp med 5 % i reala termer under fem budgetår. Men när vi nu är framme vid det fjärde året, sviker den socialdemokratiska regeringen detta löfte. Med olika svepskäl prutar man nu hela 200 milj. kr., något som vi från centern inte kan acceptera.

Jag vill först erinra om att SJ under s-regeringarnas tid på 1970-talet närmast utsattes för ett totalt investeringsstopp. Därigenom skapades ett enormt uppdämt behov. Detta gäller inte minst de trafiksvaga bandelarna, som i de flesta fall har stor regionalpolitisk betydelse. För många småföretag är möjligheten till godstransporter på järnväg en livsbetingelse. Det värsta med regeringens prutning är att Stockholmsinvesteringarna finansieras genom att man tränger undan angelägna investeringar i andra delar av landet. Enligt vad vi har erfarit stoppas nu exempelvis spårömläggningarna i Halmstad på grund av de minskade investeringsramarna.

I reservation nr 8 understryks vikten av att vissa dubbelspårsbyggen m. m. på västkustbanan, som nu skjuts på framtiden med den av regeringen föreslagna anslagsramen, kommer till utförande i snabb och kontinuerlig takt bl. a. med hjälp av de extra 200 milj. kr. som centern kräver för SJ-investeringar. Samtidigt ökas också förutsättningarna för en upprustning av våra regionalpolitiskt betydelsefulla glesbygdsbanor.

Fru talman! Pär Granstedt kommer i ett senare inlägg att utveckla motiven för reservation nr 4.

De olönsamma banorna har uppenbarligen länge av SJ:s ledning betraktats som något av en gökunge i boet, som man helst har velat slippa ta ansvar för. Detta har också fått fatala följder. I en evig rundgång i form av dåligt underhåll och dåligt vagn- och lokmaterial, längre och obekvämare resor, minskat resandeunderlag, än sämre underhåll osv. har standarden och servicen på många av dessa banor blivit klart undermålig och oacceptabel. Detta i sin tur har resulterat i att den s. k. kollektivbiljetten blivit allt kostsammare för staten.

För att komma till rätta med detta vill regeringen nu i snabb takt lägga ned persontrafiken på närmare 200 mil av dessa banor. Men glöm då inte att detta inte är någon "slutlig lösning" på problemet, eftersom dessa 200 mil svarar för bara knappt 200 milj. kr. av de ca 1 100 milj. kr. som det olönsamma nätet kostar staten under innevarande budgetår. För att man skall kunna komma till rätta med detta problem och genom rationalisering och trafikvärvning m. m. påtagligt reducera dessa underskott krävs att någon känner och tar det ekonomiska ansvaret för det olönsamma nätet. En av huvuduppgifterna för en sådan chef måste vara att internt inom SJ:s centrala ledning bevaka ersättningsbanornas intressen och resultatutveckling. Centern kräver att en chef snarast tillsätts för det ersättningsberättigade nätet.

Att det finns en chans till bättre resultat tycker jag belyses väl av att de banor som regeringen nu enligt uppgift kommer att föreslå intagna i riksnätet omfattar ca 67 mil. De svarade 1980 för ett intäktsunderskott på 16 milj. kr. på persontrafiken men bara 9 milj. kr. totalt; eftersom godstrafiken gick med ungefär 7 milj. kr. i plus. Detta var alltså 1980, då vi hade en exceptionell lågkonjunktur och godsinkomsterna därför var låga. Jag menar att här finns



---

*Anslag till statens  
järnvägar, m. m.*

stora möjligheter att med en aktiv marknadsföring, med lämplig vagnmateriel osv. och med en idog rationalisering få till stånd betydligt bättre resultat på ersättningsbanorna.

Inlandsbanan med sina tre bibanor intar enligt centerns uppfattning en särställning bland de banor som år 1979 inte hänfördes till riksnätet. Kriteriet för en riksnätsbana skulle ju vara att den var en viktig del i SJ:s infrastruktur samt att den huvudsakligen svarade för interregionala trafikuppgifter. Ingen torde bestrida att dessa egenskaper är speciellt framträdande när det gäller inlandsbanan. Därtill kommer att den har stor försvars- och regionalpolitisk betydelse, att den är värdefull som bas för den turistsatsning som nu sker på många håll i Norrlands inland samt att den kan ta hand om de volymkrävande transportererna av torv och skogsprodukter och därmed avlasta glesbygdsvägnätet.

Men för varje år som går utan att något beslut tas om inlandsbanans definitiva införlivande med riksnätet blir banstandarden på ännu ej riksnäts-hänfödda bandelar allt sämre. Detta är naturligtvis från alla synpunkter olyckligt. Det är enligt centerns mening uppenbart att inlandsbanan och dess tre norra bibanor har huvudsakligen interregional betydelse. Enligt det trafikpolitiska beslutet år 1979 skall staten svara för den interregionala trafiken. Detta värt krav stöds f. ö. av Järnvägmännens samarbetskommitté för inlandsbanan.

Med hänsyn till alla de faktorer som i motionerna redovisats finner vi det även vara i hög grad angeläget att de planerade investeringarna på inlandsbanan fullföljs; det finns alltså ett investeringsprogram där. Därför bör SJ inom sin totala investeringsram även anslå 28 milj. kr. till inlandsbanan, dvs. 4 milj. kr. mer än vad regeringen föreslår.

I 1979 års trafikpolitiska beslut fastställdes ett riksnät, omfattande 7 600 bankilometer, på vilket persontrafik skall behållas inom överblickbar framtid. På övriga banor skall en prövning ske av persontrafiken. Enligt centerns mening har uppdelningen av järnvägsnätet fått mycket olyckliga konsekvenser. SJ har uppenbarligen tolkat beslutet så, att man inte bör göra några upprustningar på de bandelar som inte tillhör riksnätet. Det har medfört att flera sådana banor nu är så pass dåliga att hastighetsnedsättningar resp. lägre godsvagnsvikter fått tillgripas för att inte trafiksäkerheten skall äventyras.

Det är oroande att en allt större del av godstrafiken förts över från järnväg till landsväg. Energiskäl, miljöhänsyn och trafiksäkerhetsaspekter talar starkt för att framför allt de långväga, tunga godstransportererna bör ske på järnväg eller med båt. Centerpartiet anser att en eventuell nedläggning av persontrafiken skulle negativt påverka förutsättningarna för fortsatt godstrafik på järnväg.

Med hänsyn till alla de faktorer som redovisats finner vi det särskilt angeläget att hela inlandsbanan samt bibanorna Arvidsjaur-Jörn, Storuman-Hällnäs och Hoting-Forsmo hänförs till riksnätet.

Nu har regeringen sagt att den kommer att föreslå att linjen Storuman-Hällnäs förs till riksnätet. Men vi har ett fredsförband i Arvidsjaur som

behöver linjen Arvidsjaur–Jörn, och vi har nyligen enhälligt konstaterat att den nedlagda flottningen på Ångermanälven gör att vi borde upprusta Forsmo–Hoting-banan, eftersom vägnätet inte klarar skogstransporterna. Nu säger man att det inte skall köras några persontåg på linjen Forsmo–Hoting.

Under hänvisning till vår principiella inställning tillstyrker vi även övriga motioner med krav att viss bandel skall hänföras till riksnätet. Stöd för denna vår uppfattning har vi exempelvis fått av Dalarnas SSU-distrikt när det gäller Västerdalsbanan samt av kommitterade inom Statsanställdas förbunds lokalavdelningar i Dalarna, med stöd av ca 15 000 namn på listor. Det är kanske detta som gjort att regeringen nu förbarmat sig när det gäller Västerdalsbanan.

Detta innebär å andra sidan naturligtvis inte att vi motsätter oss nedläggning av persontrafik som resp. länshuvudmäns styrelser enhälligt anser bättre kunna ombesörjas med bussar.

Transportrådets roll har lindrigt sagt varit omstridd när det gäller att främja överförande av persontrafik från spår till landsväg. I de fall länshuvudmännen önskar bibehålla lokal och regional järnvägstrafik på en nedläggningsprövad bandel skall emellertid förhandlingar upptas med SJ om de finansiella villkoren. Centern anser att huvudmännen och SJ självt skall sköta dessa förhandlingar och ta de kontakter som behövs, t. ex. med länsstyrelser, vägförvaltning och totalförsvarsmyndigheter.

Många har också hävdat att transportrådets utredningar har varit klart tendentiösa till förmån för busstrafik. Som exempel har nämnts att jämförelserna i fråga om Skövde–Karlsborgs-banan gjordes mellan dieseldrivna Y1-vagnar och buss, trots att banan är elektrifierad. Kanske var det ett enstaka misstag, men många undrar nog i sitt stilla sinne hur det står till med opartiskheten.

Vi finner det oroande att regeringen numera lägger ut allt fler uppgifter på transportrådet. Denna myndighet har uppfattas som en del i en omständlig central byråkrati. Inte sällan kan man notera konflikter mellan transportrådet och regionala och lokala intressen. För att minska byråkratiseringen och decentralisera beslutsfattandet bör regeringen därför enligt centerns uppfattning även ges i uppdrag att utreda vilka av rådets uppgifter som kan avvecklas och vilka som kan överföras till befintliga regionala organ, såsom länstrafikbolag och länsstyrelser. Målsättningen bör vara att avveckla transportrådet.

Fru talman! Under hänvisning till det anförda yrkar jag bifall till samtliga centerreservationer i trafikutskottets betänkanden 1983/84:17 och 18.

**Anf. 11 KURT HUGOSSON (s) replik:**

Fru talman! Jag har inte begärt replik för att bemöta den vrede och indignation som Rune Torwald uppenbarligen känner, när han finner att den socialdemokratiska regeringen aktivt tar tag i järnvägspolitiken och söker bryta förhållningspolitiken, inte minst när det gäller nedläggningsprövningen på vissa linjer. Orsaken till att jag begärt replik är att jag vill rätta till ett felaktigt uttalande som Rune Torwald gjorde sig skyldig till. Han sade

nämligen, att om kommunikationsministern nu har bestämt sig för att de sex banor som jag tidigare nämnde – Borås–Varberg, Kil–Torsby, Gårdsjö–Mariestad–Häkantorps, Bjärka/Säby–Västervik, Borlänge–Malung och Storuman–Hällnäs – införs i riksnätet, innebär det bara att interregional trafik garanteras. Det är fel. I och med att dessa banor enligt kommunikationsministerns ställningstagande överförs till riksnätet kommer persontrafik att garanteras på dessa banor precis på samma sätt som för övriga banor här i landet som tillhör riksnätet.

Jag vill vidare säga att det självfallet står länshuvudmännen fritt när det gäller de här sex banorna att utöver det basutbud av persontrafik som ingår i riksnätet även skaffa extra persontrafik för att tillgodose behov av ytterligare lokal och regional trafik.

Vidare drog Rune Torwald den felaktiga slutsatsen, att eftersom kommunikationsministern har för avsikt att föreslå att de här sex bandelarna skall överföras i riksnätet, så kommer persontrafiken att läggas ner på alla andra nedläggningsprovade banor. Rune Torwald nämnde explicit bandelen Forsmo–Hoting. Det är inte alls säkert att så blir fallet. Det är en fråga om förhandlingar mellan länshuvudmännen och statens järnvägar. När nu vissa bandelar förs över i riksnätet är förutsättningarna bättre för länshuvudmännen att förhandla sig fram till att kunna bibehålla persontrafik på de återstående bandelarna, om man finner att det från samhällsekonomiska utgångspunkter är det mest gynnsamma för kollektivtrafiken.

**Anf. 12 RUNE TORWALD (c) replik:**

Fru talman! Kurt Hugosson beskyller oss för förhållningstaktik, men det var det ju ingalunda fråga om. Man måste ha klart för sig att de sista länshuvudmännen inte var slutligt bildade förrän den 1 juli 1983. Riksdagen hade klart uttalat att innan man kräver besked av länshuvudmännen, om de skall utnyttja järnvägen eller inte för sin persontrafik, måste de rimligen först ha haft tillfälle att vara i verksamhet något eller några år och bedöma vilka förbindelser som är lämpliga eller inte.

I den andra frågan är det så att statsrådet själv – jag hittar inte uppgiften i en hast – har sagt att han går ut och begär av SJ att få en redovisning av vilka tåglägenheter på det ersättningsberättigade nätets banor som skall anses vara av interregional betydelse och att det är dessa som staten skall ta ansvar för. Jag satt själv med i separatredovisningsakkunniga där vi ansåg att detta var en rimlig avvägning.

Såvitt jag vet har jag inte sagt något felaktigt. Däremot är det ju möjligt att man tänker vara generös. På sträckan Storuman–Hällnäs skulle jag kunna tänka mig att det huvudsakligen är interregionala förbindelser, men jag är inte övertygad om att det gäller för samtliga sex bandelar.

**Anf. 13 OLLE GRAHN (fp):**

Fru talman! Det krav som staten i dag ställer på SJ är att företaget skall täcka kostnaderna för den trafik som staten bestämmer att SJ skall utöva. SJ:s kostnader utgörs av driftskostnader och avskrivningar. Därvid uppräkn-

Onsdagen den  
25 april 1984

---

*Anslag till statens  
järnvägar, m. m.*

nas investeringarna till nuvärdesbelopp. SJ:s intäkter utgörs av inkomsterna från trafiken samt den ersättning som staten betalar för exempelvis det olönsamma nätet.

Förutom att SJ skall täcka sina kostnader genom intäkter och ersättningar från staten skall man lämna ett "överskott" motsvarande statens normallåncränta på det s. k. statskapitalet. Detta innebär att gjorda investeringar i infrastruktur, dvs. alla fasta anläggningar, skall lämna ett finansiellt överskott inom järnvägstrafiken. Motsvarande krav ställs inte på andra trafikgrenar, vare sig vägar, flyg eller sjöfart.

SJ äger såväl den rullande materielen som infrastrukturen, till skillnad från övriga trafikgrenar som betalar ersättning för utnyttjandet av den för dem aktuella infrastrukturen. Biltrafiken erlägger vägskatt, flyget landningsavgifter och sjöfarten hamnavgifter. Särskilt vid en jämförelse mellan vägtrafiken och SJ torde kostnaden för infrastrukturen utfalla till SJ:s uppenbara nackdel.

SJ kan inte heller som andra företag upphöra med viss del av sin verksamhet eller självständigt besluta om prissättning. Dessa och andra frågor kräver statens medgivande, och statens beslutsunderlag är då, som jag sagt, bara delvis företagsekonomiskt betingat.

Såväl problemet med infrastrukturkostnaderna som beslutsstrukturen för SJ leder oss till ställningstagandet att det inte längre är rimligt att ställa renodlat företagsekonomiska avkastningskrav på SJ, utan det finns i stället skäl att försöka finna nya lösningar på SJ:s till synes eviga ekonomiska bekymmer. Detta innebär självfallet inte att staten skall ge avkall på kravet att SJ skall drivas med kostnadseffektivitet i verksamheten.

För att man skall kunna skilja på vad som skall anses vara samhälleliga resp. företagsspecifika kostnader och intäkter menar vi att man bör undersöka om det är lämpligt och möjligt att dela upp SJ:s verksamhet i två delar, en del som svarar för driften av järnvägstrafiken och en annan del som ansvarar för infrastrukturen. Denna tanke har väckts i tidigare sammanhang men ännu inte varit föremål för någon mer ingående utredning.

En uppdelning av SJ skulle kunna innebära att infrastrukturen bildar ett självständigt "verk" av ungefär samma slag som vägverket. Järnvägstrafiken skulle drivas av ett från verket fristående SJ. På motsvarande sätt som vägverket i dag finansieras, via skattemedel, skulle "järnvägsverket" också finansieras.

Folkpartiet har i motion 1983/84:2491 fört fram de här tankarna och föreslagit att frågan om en uppdelning av SJ skall bli föremål för en parlamentarisk utredning. Flera motionärer har på olika sätt tagit upp frågan om SJ:s kostnadsansvar, då inte minst för infrastrukturen.

Utskottet har också i en ganska utförlig skrivning i betänkandet berört de här aktualiserade frågorna, men med hänvisning till projekt inom kommunikationsdepartementet inte föreslagit någon åtgärd från riksdagens sida.

Naturligtvis hade jag önskat att utskottet ställt sig bakom förslaget om en parlamentarisk utredning, men jag har ändå inte funnit anledning att reservera mig mot utskottsskrivningen, främst med hänvisning till den

utformning som de tre sista meningarna i utskottsbetänkandet fått i just det här avsnittet. Jag ber att få citera: "Den fortsatta omprövning av statsmakternas utformning av SJ:s kostnadsansvar m. m. som mot bakgrund härav i motionerna begärts och även enligt utskottets uppfattning framstår som angelägen bör kunna komma till stånd med utgångspunkt i det ovan nämnda översyns- och utredningsarbetet. Det är därför av stor vikt att verksamheten härmed bedrivs med all den skyndsamhet som befinns möjlig samt att förslag i ämnet snarast föreläggas riksdagen. Utskottet förutsätter att så sker."

En förutsättning för att SJ skall fungera som vi alla önskar är naturligtvis att servicen för resenärerna fungerar så perfekt som möjligt. Det finns mycket som är bra, men det finns också en hel del som kan bli bättre.

Ingemar Eliasson tar i en motion upp en fråga om service och information som jag tycker är ganska belysande för hur en i och för sig bra service inte marknadsförs på ett tillfredsställande sätt. De samordningsfördelar som resenärerna kan dra nytta av och som bör vara naturliga för länshuvudmännen och SJ i förening bör naturligtvis på ett bättre sätt än nu komma till resenärernas kännedom. Utskottet har i sin skrivning också understrukt vikten av att informationen till resenärerna både på tågen och vid stationerna fungerar.

Ansvar för trafikpolitikens praktiska genomförande ligger i dag till en betydande del på de regionala länshuvudmännen, och det tycker vi är naturligt. Därutöver finns som centralt organ transportrådet. Mellan transportrådet och de regionala organen förekommer inte sällan konflikter. Vi anser att man i de ansträngningar som görs för att minska byråkratin inom transportområdet, precis som inom övriga samhällssektorer, bör överväga att avskaffa transportrådet och överföra arbetsuppgifterna till regionala och andra centrala organ.

I reservation nr 16, som är fogad till utskottsbetänkandet och har avgivits av centerns, folkpartiets och vänsterpartiet kommunisternas ledamöter, har vi framhållit att de förhandlingar som skall ske mellan SJ och länshuvudmännen mycket väl kan ske direkt och att kontakterna med länsstyrelser, vägförvaltning och totalförvarsmyndigheter kan skötas av parterna själva. För att minska byråkratiseringen och decentralisera beslutsfattandet anser vi att regeringen bör få i uppdrag att utreda vilka av rådets uppgifter som kan avvecklas och vilka som kan överföras till regionala organ. Målsättningen bör vara att transportrådet avvecklas.

Jag ber, fru talman, att få yrka bifall till reservation nr 16.

#### **Anf. 14 SVEN HENRICSSON (vpk):**

Fru talman! Jag skall be att få börja med en sak som Olle Grahn var inne på, och det gäller frågan om kostnadsansvaret. Jag har studerat den moderata motionen om besparingar i anslutning till årets proposition och funnit att man där fortsätter att tala om ett striktare kostnadsansvar, fri konkurrens, marknadsekonomiska principer osv. Man är också från moderat håll orolig för SJ:s underskott, och man vill minska antalet turer med tågen, lägga ner bandelar och köra med buss i stället.

Onsdagen den  
25 april 1984

---

*Anslag till statens  
järnvägar, m. m.*

Vpk har i motion 1810 också tagit upp frågan om ett nytt system för SJ:s betalningsansvar. Jag vill kommentera den vägtrafikmodell som man talar om, dvs. att SJ beträffande kostnader för banan kommer i samma gynnsamma läge som vägtrafiken beträffande vägstnader. Låt oss alltså acceptera en klassisk ekonomisk tankegång, att kostnaderna för en tjänst verkligen skall återspeglas i priset. Men i så fall måste alla kostnader fram i en rejäl samhällsekonomisk kalkyl. Vägstnaderna skall då belasta vägtrafikens olika sektorer på ett riktigt sätt.

Hur förhåller det sig med detta? Ta t. ex. den tunga, långväga godstrafiken på vägarna! En rapport från AASHTO, American Association of State Highway and Transportation Officials, bekräftar att en tidsmässigt mycket omfattande undersökning, som utförts i Ottawa, Illinois, visar att ca 9 600 personbilar åstadkommer samma slitageeffekt som ett enda truckkekipage med maximal last. Samma erfarenheter och rön bekräftar också att ett högt axel- och boggitryck åstadkommer det överlägset största slitaget. När axel- och boggitrycket höjdes i Sverige från 8/12 till 10/16 varnade vägverket för följderna med tanke på att bärighetsupprustning inte skedde samtidigt. Beläggningsinventeringar har visat att närmare en femtedel av det belagda vägnätet är svårt skadat och att i stor utsträckning omedelbara restaureringsåtgärder måste till. Vi vet nu att för dessa akuta åtgärder krävs i en första omgång 564 miljoner för 1985.

Finansieras då ett sådant anslag genom att man belastar vägtrafikanterna med kostnaderna i relation till den omfattning vägarna slits, dvs. kostnader som något så när står i proportion till den förslitning som varje vägtrafikverksamhet åstadkommer? Nej, svarar vi – så är inte fallet. Intentionerna i samband med ett nytt förslag till vägtrafikbeskattning tyder på att det är personbilarna som får betala kalaset. – Detta resonemang hänför sig till vägstnaderna, men det är relevant i sammanhanget.

Vi kan på samma sätt betrakta arbetskraftskostnaderna. Uttrycks dessa verkligen i relevanta tal om t. ex. anställda eller småföretagare vid en trafiksektor – jag tänker då på lastbilstrafiken – har klart sämre villkor när det gäller löner, arbetstider och arbetsmiljö än anställda vid en konkurrerande trafiksektor? Eftersom det förhåller sig så att lastbilschaufförerna är en mycket hårt pressad yrkeskår blir kostnadsbilden för tung landsvägstrafik felaktig, ja, missvisande även när det gäller arbetskraftskostnaderna.

Vidare: Om inte trafikolycksfallskostnaderna och miljökostnaderna kvantifieras och läggs på kostnadskalkylen hamnar vi också i det avseendet fel. Det gäller exempelvis utsläpp av bl. a. svavel- och kväveoxider från dieselmotorerna som åstadkommer betydande skador på såväl människor som naturtillgångar, t. ex. våra ovärderliga skogar.

I fråga om järnvägstrafiken finns även andra värden, som är mycket svåra att uttrycka kvantitativt. Järnvägstrafiken representerar ett kulturarv och erbjuder en human form av resande.

Jag har här nämnt exempel på kostnader som bör belasta den tunga vägtrafiken. Vi kan konstatera att den tunga, långväga landsvägstrafiken f. n. inte belastas med relevanta, samhällsekonomiska kostnader. Vad leder detta

till i förlängningen? Jo, det leder till att vi inte får den med tanke på samhällsekonomi och människornas intresse bästa trafikstrukturen.

Kostnadsansvarighetsprincipen är ju inte något nytt som jag tar upp här. Den har sysselsatt trafikpolitikerna i mer än 30 år i det här landet. Under många år då vi hade SAP-regeringar utredde och grunnade man på detta, men man kom inte fram till någon lösning. Nu säger utskottsordföranden här från talarstolen, och det står också i betänkningarna, att en liten departementsöversyn av detta problem skall ske. Där skulle man då måhända finna lösningen, som man har letat efter i så många decennier. Tillåt mig, fru talman, att betvivla möjligheterna till detta.

Starka lobbygrupper från bil-, olje-, gummi- och cementindustrin ser trafiken som ett vinstobjekt, inte som en social funktion. Frågan är hur mycket dessa grupper har påverkat den situation som vi har i dag.

Järnvägen, som vi nu närmast diskuterar, får däremot i sin kalkylering – det vill jag säga till Kurt Hugosson – räkna med att betala drift av sin egen infrastruktur, banan. Här döljer sig förklaringen till att SJ har betydande investeringsbehov. Man har ju skyldighet att se till att det finns investeringsmedel för att vidmakthålla och förbättra sin egen infrastruktur, banan, och det är unikt för detta trafikmedel. Avskrivningarna skall då räknas på återanskaffningsvärdet, dvs. på nuvärdet av banan. Väginvesteringarna däremot avskrivs i samma ögonblick som de sker.

Nu föreslår regeringen att SJ:s anslag skall skäras ned med omkring 400 miljoner. Det betyder att viktiga arbeten på spåret – dels för att höja kapaciteten där det finns flaskhalsar, dels för att öka säkerheten och förbättra driftsekonomi – nu måste upphöra. SJ framhåller självt att en stor del av SJ:s linjenät har en låg banstandard, hänförlig till äldre tiders banteknik. Detta innebär bl. a. att tjälrörelser, utsliten grusbalkast, spikbefästning och relativt kläna räler var för sig i samverkan försvagar spåret, så att det i längden inte motsvarar kraven. De viktigaste fördelarna med en höjd banstandard är

- förbättrad trafiksäkerhet
- lägre banunderhållskostnader
- bättre tillgänglighet genom färre driftstörningar och mindre tidsbehov för underhåll
- kortare restider genom hastighetshöjningar, vilket i sin tur ger högre kapacitet och besparingar i fråga om rullande materiel och åkande personal
- mindre slitage på rullande materiel
- förbättrad reskomfort.

Detta är några av de fördelar som alltså sänker kostnaderna. Verksamheten kan bli mer rationell, eftersom förslitna banor ökar driftskostnaderna.

Medan SAP var i opposition argumenterade man för höjda anslag med sådana här motiveringar. Jag har studerat det och kan läsa högt, om det behövs, ur socialdemokraternas motioner från den tiden. Men nu går regeringen i stället in för en sänkt investeringsnivå och räknar med stöd av moderaterna.

Bilbranschens lobbygrupper, finansierade med mångmiljonanslag från

främst bilindustrin, hejar på regeringens anslagsminskningar.

Från vänsterpartiet kommunisterna motsätter vi oss prutningarna. Vi anser det också viktigt att de verkliga kostnaderna skall belasta trafikverksamheterna för att därmed, som jag sade nyss, indikera och stimulera en ur samhällets synpunkt riktig trafikstruktur. Enligt vår mening är således den tunga vägtrafiken gynnad på järnvägstrafikens bekostnad. Det är den verkliga subventionen.

Moderaterna talar ofta och länge om att varje trafikslag skall bära sina kostnader, men i verkligheten, Rolf Clarkson, försvarar ni ju faktiskt den sneda kostnadsbelastningen genom att fokusera allt på SJ.

Slutsatsen kan bara bli en. När det passar de stora kapitalintressenas vinstjakt, ropar moderaterna på en riktig kostnadsbelastning, men när man vid en sådan beräkning tar med alla komponenter, t. ex. miljöskador, skador på människor och naturresurser, upphör moderaternas intresse för kostnadsdelen i trafiken. Är det måhända andra vinstintressen som anses viktigast?

Nu kräver moderaterna också att SJ skall bli ett bolag, men i praktiken – och det har ju också framhållits av Rolf Clarkson – har SJ redan 67 bolag med bortåt 10 000 anställda. De här bolagen vill moderaterna privatisera. Är det inte bäst att privatisera SJ direkt? Nu går investeringsminskningen ut över västkustbanan och inlandsbanan, och då det gäller inlandsbanan är det egentligen bara fråga om några miljoner. Men det rör sig ändå om angelägna investeringsbehov med tanke på de tunga transportererna av timmer och malm. Sådana här neddragningar slår också mot arbetsmarknaden på redan svaga orter. Hur många gånger har inte LO-ledare och högt uppsatta socialdemokrater framhållit de allmänna investeringarnas betydelse för arbetena? Om man verkligen vill få bukt med arbetslösheten i inlandet, betyder järnvägsinvesteringar och elektrifieringar av t. ex. inlandsbanan, som vpk föreslagit i reservationerna 10 och 11, en injektion för en hel bygd.

Tillåt mig sedan, fru talman, att något kommentera reservation 12, där vpk och centern tar upp frågan om anslutning till riksnätet av vissa bandelar.

Först vill jag erinra om att vpk ställer sig mycket kritiskt till hela den alltmer tillkrånglade banuppdelningen i riksnät, affärnsnät, ersättningsberättigat nät, trafikstarka banor, trafiksvaga banor osv. Detta sätter myror i huvudet på folk. I denna djungel tycks vissa byråkrater på trafikområdet stortrivnas. Dessutom har vi också talet om lokala och regionala tåg samt interregionala tåg. Men fru Svensson som sätter sig på tåget i Glommersträsk eller i Backe för att åka till sin moster i Göteborg är faktiskt ovetande om att hon enligt TPR, transportrådets statistik, ändå bara är en lokal resenär – fastän hon åker så långt. Man vill nämligen inte räkna detta som en interregional transport av en resenär, ty då skulle det vara en statens angelägenhet.

Sedan SJ bestämde sig för att vara ett interregionalt transportföretag måste man, sade man sig, rensa bort alla regionala och lokala tåg från affärnsnätet och elnätet med undantag för några få som man påtvingats av staten. Utrensningen är inte lätt, eftersom det på tågen kanske finns 60–70 % fjärresenärer, som egentligen tillhör SJ:s interregionala bord. Kanske finns



det här mera byråkratarbete, t. ex. att analysera innehållet i varje rälsbuss och få fram vilket transportföretag som har ansvaret för rälsbussens innehåll eller delar av detsamma. Det skulle föra för långt att här argumentera för varje bandel som nu är aktuell.

Den nedläggningsprövning som sköts främst av transportrådet är full av finurligheter och fjärrstyrning, bl. a. via det s. k. extra statsbidrag som utgår om buss väljs i stället för tåg. I reservation 16 anför vi i likhet med centern och folkpartiet att hela denna omständliga centralbyråkrati och transportrådets "kladdande" på den regionala trafikorganisationen bör omprövas i decentraliserande syfte.

Till finurligheterna hör fjolårets riksdagsbeslut, där man delade in nedläggningsprövningen av inlandsbanan i olika skeden, något helt oformligt, eftersom inlandsbanan är ett system, där tvärbana ingår. Detta visste riksdagen redan 1916 – för snart 70 år sedan – då man fattade ett gemensamt beslut om byggande av sträckorna Storuman–Hällnäs, Arvidsjaur–Jörn och Forsmo–Hoting.

I går meddelade regeringen sin avsikt – eller möjligen var det kommunikationsministern som kom med ett tips – att föra över Storuman–Hällnäs till riksnätet. Det är en klar framgång för en envis kamp i de regionerna.

Vi skall komma ihåg att även om järnvägen inte skulle ha en avgörande roll i alla relationer, är den en symbol för dessa bygder som kämpar för att överleva. Försvinner järnvägen, så försvinner en viktig länk i de möjligheter till utveckling som man hela tiden bär en förhoppning om. Glöm inte att när ni nu går ut för att pröva ytterligare nedläggningar, då rör ni om i en opinion som kan vara mycket stark. Det är inte bara en liten fråga om några ekonomiska avvägningar, utan det är en symbolfråga som rör många bygder som upplever sin järnväg som någonting viktigt som de vill ha kvar och hoppas på skall utvecklas.

Beträffande inlandsbanan vill jag också säga: Sveriges turistråd vill nu tillsammans med kommunerna och landstingen försöka genomföra en kampanj med målsättningen att popularisera resandet på inlandsbanan, att göra det till en nordeuropeisk attraktion – en resa utmed låt mig säga ett smörgåsbord av skogar, älvar och fjäll – det bästa som vi har att bjuda. Just i det ögonblicket – när man tar detta krafttag – förbereds en nedläggning av persontrafiken på stora delar av inlandsbanan. Borde man inte, fru talman, studera effekterna av den kampanjen innan man går till beslut? Skulle inte chansen finnas att visa vad man verkligen förmår, om alla hjälps åt och anstränger sig att popularisera denna resaled?

Här talas om att underlätta villkoren för länsbolagen, om de skulle vilja ta över trafiken på regionala banor. Men kom med något konkret förslag, kom med ett förslag att om länsbolagen vill köra tåg, då skall de få samma bidrag som om de vill köra buss. Det är väl rimligt och rättvist? Den uppfattningen har jag funnit att de flesta människor är överens med mig om. Varför då envisas med att gynna enbart det ena alternativet?

I går uppvaktades jag av representanter just för den kommitté som sysslar med offensiva åtgärder för att utveckla resandet på inlandsbanan. Man

*Anslag till statens  
järnvägar, m. m.*

omtalade att man har en flerårig plan för detta utvecklingsarbete. Nästa år kommer en satsning att ske just på Forsmo–Hoting-banan, för där finns sådana turistiska attraktioner att de går att sälja även i utlandet. Man har kanaler till USA och har kunnat indikera ett klart intresse för att organisera resor just på denna bandel. Är inte detta något att ta hänsyn till i samband med ett avgörande?

I reservation 15 till betänkande 17, som jag nu kommenterar, har vårt parti föreslagit en särskild handlägningsordning för Växjö–Västervik och Näs-sjö–Nybro. Dessa banor betyder så mycket för flera län och kommuner att en nedläggning skulle slå mycket hårt mot en av landets problemregioner. Vi menar att det skulle vara möjligt att finna en form som utan byråkratiska bindningar skulle trygga en rimlig lösning, så att även den här regionen kunde behålla några av sina viktigaste järnvägsförbindelser.

Med det jag anfört i anslutning till trafikutskottets betänkande 17 vill jag, fru talman, yrka bifall till reservationerna 3, 4, 5, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15 och 16.

Några ord vill jag också säga om betänkande 18. Det handlar om hur man skall organisera anslaget till regional och lokal kollektiv persontrafik. Här vill jag i all korthet framföra tanken att rejäla utredningar om regional och lokal tågtrafik borde ha föregått de beslut om huvudmannaskap för tågen som nu har kommit till stånd genom skrivningar efterhand i diverse utskottsbetänkanden. Det skulle ha varit en ordentlig analys och en utredning av hur man skall organisera ansvaret för regional och lokal tågtrafik, och vi skulle ha haft en genomsyrande diskussion på basplanet av hela denna problematik. Det hade varit mycket bättre att nå fram till en lösning på det sättet. Då hade massan känt att man hade deltagit i en diskussion, och det hade varit bättre än att komma i efterhand med inskjutna meningar om att länsbolagen också kan ansvara för tågtrafiken. Det finns ingen lag som säger att länsstrafikbolagen skall svara för den regionala och lokala tågtrafiken. Det är en skrivning som har gjorts, men peka på var i lagen det står! I lagen står det att man är ansvarig för trafiken på väg, men det står inte någonstans att man skall svara för trafiken på järnväg. När departementschefen i propositionen nu föreslår att utvidgningen av länshuvudmännens ansvarsområde skall fortsätta har det blivit för mycket även för utskottet som inte tycker att man skall rusa i väg utan vill avvakta konkreta förslag i stället för detta allmänna tal. Vi delar i det fallet utskottsmajoritetens uppfattning.

Samma syn har vi när det gäller förslaget om att schablonisera de statliga stödformerna för trafiken. Även här kommer man med förslag om schablonisering utan att närmare utreda eller presentera hur denna schablonisering skall utformas i praktiken. Man vill få en in blanco-fullmakt för att åstadkomma en schablonisering. Men vi tycker, i likhet med våra medreservanter i reservation 4, att det här också finns stor anledning att avvakta precisa förslag innan beslut fattas om hur det skall bli med statsbidragen.

Slutligen något om det särskilda statsbidraget till nedläggning av järnvägs- trafik. Det är ju det bidraget som här har kritiserats av flera talare på grund av att det är ägnat att gynna alternativet med busstrafik. När detta bidrag

inrättades 1979, var grundtanken att man skulle skona kommunerna från en överlastning av tidigare statliga kostnader. Nu säger man i årets proposition att det skall vara slut med det statliga bidraget för ersättningstrafik när fem år har gått. Tidigare stod det att när fem år har gått skall man göra en omprövning, och då kan man eventuellt fortsätta. Vi tycker att fortsätter man att köra en landsvägsbuss mellan A och B, som ersätter det indragna tåget, då skall man också i fortsättningen få statsbidrag – om det bevisligen är ersättningstrafik – även efter de fem åren. Det anser vi vara rimligt och riktigt.

Vi tycker också att det är rimligt och riktigt att detta stöd kan utgå om man väljer att ha tågtrafiken kvar. Det sker ju ingenting ur statsfinansiell synpunkt, eftersom staten redan nu bestrider de kostnader för olönsam trafik som uppkommer vid SJ.

När det gäller beräkningen av den entreprenadersättning som SJ skall ha i samband med att en länshuvudman trots allt skulle ta över persontrafiken på järnväg, finns det regler. Dessa regler säger att man också skall beräkna ett tillägg för att täcka SJ:s gemensamma kostnader, och det tillägget skall vara högst 50 % av särkostnaderna. Här finns all anledning att göra en markering – att allt detta är ägnat att göra entreprenadvillkoren vid anlitage av SJ för tågtrafiks avveckling orimligt hårda i jämförelse med vad som gäller för busstrafik. Därmed blir det svårt för huvudmannen att ta sådana kostnader.

Hela denna ordning, som innebär att SJ helt enkelt blir ett interregionalt trafikföretag, som endast skall svara för ett basutbud av fjärrförbindelser, kan inte, säger vi, stimulera till ett effektivt utnyttjande av SJ:s kapacitet på t. ex. elektrifierade riksbanor. Vi menar att om man skall få en ordentlig användning med utgångspunkt från anpassning till de samhällsekonomiska marginalkostnaderna, som 1979 års beslut talar om, får man lov att se upp med den tendens som nu är alldeles klar, nämligen att SJ bara ägnar sig åt trafik mellan de stora metropolerna och att man överlåter ansvaret för övrig trafik till kommuner och landsting via länsbolagen.

Med det anförda vill jag yrka bifall till de reservationer i anslutning till betänkande nr 18 där vpk är med.

**Anf. 15 RUNE JOHANSSON (s):**

Fru talman! Jag ber att få yrka bifall till trafikutskottets hemställan i dess helhet i betänkande nr 17.

Innan jag kommenterar de avsnitt där utskottet inte är enigt vill jag något redovisa den socialdemokratiska inriktningen när det gäller järnvägens framtid.

Enligt 1979 års trafikpolitiska beslut skall järnvägen utgöra stommen i person- och godstrafiken samt svara för en tillfredsställande trafikförsörjning i landets olika delar med hänsyn till miljön, energin och trafiksäkerheten.

För att leva upp till det beslutet inledde regeringen och det socialdemokratiska partiet omedelbart efter regimskiftet ett kraftfullt arbete med SJ-frågorna, vilket i dag också fått Rolf Clarksons eloge.

Förra året genomfördes den finansiella rekonstruktionen av SJ, vilket

*Anslag till statens  
järnvägar, m. m.*

bl. a. innebar att statskapitalet skrevs ned med 1 miljard samt att affärsbanenätet minskades något. Därmed gavs SJ möjligheter att uppnå de ekonomiska mål som statsmakterna tidigare ställt upp. Enligt den senaste delårsrapporten kommer SJ i år att kunna redovisa ett överskott på ca 100 milj. kr.

I årets budgetproposition går nu kommunikationsministern vidare genom att föreslå att SJ ges möjlighet att finansiera en del av sina investeringar utanför statsbudgeten. Det gäller bussar, vissa godsvagnar samt även vagnar som passar länshuvudmännens olika behov. Detta kommer att ge SJ arbetsförutsättningar som mera liknar dem som gäller för statliga och privata aktiebolag. Det är alltså en öppning som har skett.

Men långsiktigt räcker inte de åtgärderna för att komma till rätta med SJ:s problem. Med nuvarande regler ökar såväl avskrivningarna som förräntningskravet mycket snabbt. Mellan åren 1983/84 och 1986/87 beräknas avskrivningarna öka från 890 miljoner till 1,3 miljarder, samtidigt som förräntningskravet mot slutet av 1980-talet kommer att vara av storleksordningen 1 miljard med nuvarande räntenivå.

I det här sammanhanget vill jag till stora delar instämma i den beskrivning som Rolf Clarkson gjorde av SJ:s problem. Skillnaden är den att vi väljer olika vägar när det gäller att göra SJ till ett framgångsrikt företag.

Låt mig också poängtera att det i dag – som tidigare sagts i debatten – finns grundläggande skillnader i statens sätt att behandla investeringar och underhåll i vägar och i järnvägar. Dessa fakta utgör några av anledningarna till de tre projekt som f. n. pågår inom kommunikationsdepartementet och som Kurt Hugosson har beskrivit tidigare här i debatten.

Utöver de beskrivningar Kurt Hugosson gjort pågår det inom det socialdemokratiska partiet och fackföreningsrörelsen ett omfattande utredningsarbete som syftar till att långsiktigt skapa ett framgångsrikt SJ-företag. Det är såvitt jag vet första gången som något parti tar ett sådant grepp om SJ och SJ:s långsiktiga problem.

Jag har med det här, fru talman, velat visa på att socialdemokratin dels tror på SJ, dels tar SJ:s problem på allvar. Det betyder att vi är fullt medvetna om att det i framtiden krävs förändringar i samhällets syn på järnvägar kontra andra trafikgrenar. Det kan gälla skillnader i finansiering av investeringarna, det kan gälla huvudmannskapet för SJ:s infrastruktur, som tidigare har nämnts, det kan gälla hela samordningen inom SJ-koncernen och det kan också gälla inriktningen på SJ:s framtida investeringar.

Men jag vill också peka på den omorganisation som SJ genomfört och som redan efter drygt ett år har visat sig ge bra resultat. Det delade resultatansvaret har t. ex. skapat ett helt nytt kostnadsmedvetande inom företaget. Vi har kunnat konstatera att godstrafiken i år tar tillbaka ca 1 miljon ton gods. Vi har också kunnat konstatera att persontrafiken har marknadsfört sig på ett helt nytt och offensivt sätt. Stycke godstrafiken har mer än fördubblat sin volym. Man har också anställt personer med nya och fräscha idéer i nyckelställningar inom SJ. Jag tycker liksom tidigare att det är på sin plats att ge SJ:s personal en eloge för bra och fina insatser.

Fru talman! Jag har velat göra denna redovisning som en balans eller en

motvikt till de reservationer som är fogade till detta betänkande. Jag återkommer till skillnaderna i uppfattningarna om SJ:s framtida inriktning, när jag nu går över till att något kommentera reservationerna.

Det mest noterbara är att det inte på någon enda punkt finns en gemensam borgerlig reservation. På samtliga punkter är man alltså totalt oense.

De tre första reservationerna berör SJ:s investeringsanslag. Detta anslag vill vpk öka med 410 milj. kr., centern med 200 milj. kr., folkpartiet godtar regeringens förslag, medan moderaterna vill minska anslaget med 150 milj. kr. – en i sanning splittrad opposition. Visserligen tillstår jag att årets investeringsnivå innebär en viss sänkning, men utskottet och departementschefen framhåller att den nu föreslagna ramen är en rimlig avvägning mellan SJ:s investeringsbehov och möjligheter. Man får inte heller glömma bort det statsfinansiella läget, som givetvis spelar roll i sammanhanget. Ett tillfälligt stopp i ökningstakten torde inte innebära något märkbart avbräck i SJ:s långsiktiga investeringsplaner.

I likhet med vad Kurt Hugosson gjorde tidigare vill också jag peka på att SJ kanske är landets mest investeringsintensiva företag i förhållande till sin omsättning. Skall SJ i framtiden ha en rimlig chans att klara sina förräntnings- och avskrivningskrav, då krävs det mycket noggranna investeringskalkyler av företaget.

Beträffande reservationerna 4 och 5 nöjer jag mig med att hänvisa till det riksdagsbeslut som fattades så sent som i december 1983 om lokaltågen i Stockholm. Enligt mitt sätt att se bör det vara trafikekonomiska aspekter som avgör det nya dubbelspåret förläggning söder om Stockholm. Upprustningen av Södertälje Södra är en gammal bekant som återkommer varje år. Utskottets uppfattning är också oförändrad. Det är alltså SJ som har att pröva denna upprustning.

I reservation 6 tror sig centern ha kommit på något framåtsyftande när man vill inrätta en speciell division och chef för det ersättningsberättigade nätet. Jag hävdar att det är ett sätt att föra SJ ett steg tillbaka. Om centern å sin sida hävdar att man vill slå vakt om det trafiksvaga nätet, då bör man väl i stället försöka driva frågan och sträva efter att ge hela riksnätet samma status. Men nu vill alltså centern i organisatoriskt avseende skapa något som kan komma att betecknas som ett järnvägens A- och B-lag. Innehållet i reservation 6 är därför enligt min mening både illa genomtänkt och onödigt.

Det vore i och för sig intressant att föra en debatt om reservation 7, men jag skall inte göra det därför att den debatten redan är avklarad av Kurt Hugosson och Rolf Clarkson. På så sätt spar vi litet tid.

Vad gäller reservation 8 och satsningen på västkustbanan bedömer jag faktiskt utskottets skrivning som minst lika stark som motiveringen i reservationen. En upprustning av västkustbanan är nödvändig inte minst med tanke på den väntade ökningen av kontinenttrafiken genom Danmark, som nu är på gång. Jag tycker, fru talman, att reservanterna här borde ha kunnat ansluta sig till utskottsmajoritetens uppfattning.

I kommunistreservationerna 10, 11, 13, 14 och 15 krävs bl. a. elektrifiering av inlandsbanan, av Forsmo–Höting-banan och av bandelen Storuman–

Hällnäs, en utbyggnad av norra stambanan mellan Stockholm och Gävle, investeringar i Västerbotten, upprustning av malmbanans södra omlopp, elektrifiering av linjen Karlskrona–Kristianstad samt av hela Västerdalsbanan, återuppyggnad av bandelen Malung–Särna samt en särbehandling av linjerna Växjö–Västervik och Nässjö–Nybro.

I regel tar utskottet aldrig ställning till individuella objekt. Vissertligen är en del av dessa investeringar angelägna, Sven Henricsson, men de skall enligt vpk påbörjas nästa budgetår och låser då enorma investeringsbelopp utöver de övriga kommunistkraven. Detta kan jag bara tolka på två sätt. Antingen känner sig Sven Henricsson tvingad att följa upp varje kommunistmotion med en reservation eller också struntar kommunisterna fullständigt i att ta ansvar för de förslag som de lägger fram. Detta är ett opportunistiskt sätt att driva politik, Sven Henricsson, och det är knappast trovärdigt. Tänk igenom verkligheten bakom de förslag som ni ställer och konsekvenserna av era reservationer.

När det gäller inlandsbanan vill jag erinra om att regeringen redan i oktober 1983 beslöt tidigarelägga vissa arbeten, vilket får till effekt att arbeten för 30 milj. kr. kan genomföras under budgetåret 1984/85. Denna relativt begränsade minskning av medelsbehovet anser sig utskottet kunna godta.

I reservation 12 återkommer centern och vpk med kravet på att alla bandelar som nu prövas av SJ och länshuvudmännen vad gäller persontrafiken skall tillföras riksnätet. Jag vill erinra om att vid riksdagsbehandlingen förra året en enhällig riksdag inkl. centern och vpk godkände att länshuvudmännen skall ta ansvar för all lokal och regional spårbunden persontrafik. Riksdagen godkände också att förhandlingar skall tas upp om huruvida denna trafik skall vara kvar eller föras över på buss.

Återigen försöker centern och vpk smita ifrån vad de tidigare oreserverat har ställt upp på. I reservationen skriver man mycket riktigt att persontrafiken skall vara kvar på riksnätet inom överblickbar framtid. Detta är helt korrekt. Att Rune Torwald inte har fattat innebörden i vad han själv har skrivit i reservationen tycker jag är uppseendeväckande.

Detta innebär i klartext att staten enligt centern och vpk skall garantera och stå för persontrafiken på de banor som nu skall prövas. Samtidigt skall länshuvudmannen förhandla med SJ om att köpa samma trafik. Detta är ett dubbelspel som inte stämmer. Det finns ingen möjlighet att få ekvationen att gå ihop. Någon måste vara huvudman för trafiken på en bana.

Utskottsmajoriteten har föreslagit att samtliga de motioner som berör provningsbanorna skall lämnas utan riksdagens åtgärd. Detta har skett främst av två skäl. Dels har utskottet vid justeringen av betänkandet utgått från att vissa banor kommer att föras till riksnätet vid en senare analys. Dels saknades vid utskottsbehandlingen tillräckligt underlag för ett definitivt ställningstagande. Därför ansåg sig utskottet kunna varken tillstyrka eller avstyrka motionerna.

Såsom utskottets ordförande redan har nämnt kommer ytterligare sex banor att med säkerhet föras till riksnätet. Det innebär att av de 310 mil som

skulle läggas ned enligt 1979 års beslut nu endast ca 140 mil återstår att pröva.

Eftersom transportrådets roll senare kommer att närmare tas upp av Olle Östrand i anslutning till betänkande 18, nöjer jag mig med att yrka avslag på reservation 16.

Slutligen, fru talman, några ord om den moderata reservationen 17, vari föreslås en anslagsminskning på 111 milj. kr. I motiveringen pekar man på att turtätheten kan minska samt att ytterligare järnvägslinjer kan läggas ner nästa år. Jag utgår från att moderaterna i år, i motsats till förra året, har räknat rätt och skaffat sig ett korrekt underlag för sina prutningar. I så fall betyder detta att för att uppnå en besparingseffekt på 111 miljoner på denna anslagspost måste moderaterna nästa år lägga ner bortemot 100 mil järnväg. Därför måste faktiskt Rolf Clarkson göra klart: Vilka ytterligare bandelar är det som ni föreslår skall läggas ner under nästa budgetår? Den frågan kommer ni inte ifrån, om ni vill göra anspråk på någon trovärdighet i era förslag.

Jag utesluter inte att det någon gång i framtiden kan bli nödvändigt med en ny prövning av järnvägsnätets omfattning, men enligt mitt sätt att se är det fullständigt orealistiskt att redan nästa år göra ytterligare nedskärningar. Detta skulle vara ett direkt avsteg från 1979 års trafikpolitiska beslut, och det är moderaterna helt ensamma om.

Fru talman! En summering av innehållet i budgetpropositionen, betänkandet och reservationen ger helt klart det beskedet att det är socialdemokraterna som fortsätter på den inslagna offensiva vägen att ge SJ de långsiktigt bästa förutsättningarna. Det ställer krav på SJ, men det visar också socialdemokraternas tro på SJ som företag.

Fru talman! Med detta ber jag än en gång att få yrka bifall till trafikutskottets hemställan i betänkande 17.

**Anf. 16 ROLF CLARKSON (m) replik:**

Fru talman! I den snåla vind som i allmänhet blåser under debatterna i denna kammare är det uppenbarligen mycket populärt, om man ger även det minsta beröm till en motståndare. Rune Johansson, som är en mycket kompetent SJ-debattör, tackade för det beröm jag hade givit till socialdemokraterna, men jag hoppas att han också hörde att jag samtidigt gav det till moderater och center.

SJ:s ekonomiska problem är ytterligt betungande för svenska staten. Här betalar vi årligen, praktiskt taget utan att knorra, hundratals miljoner i underskottstäckning, och vi utanordnar miljarder, också utan att knorra, i investeringsanslag och ersättning till det ersättningsberättigade nätet. Det är alltså siffror i miljardklassen som vi sysslar med – och detta skall vara ett affärsdrivande verk. Med statens finanser i det skick som de är i ligger det ju på oss alla med stor tyngd att dra ner så mycket som möjligt på utgifterna.

Rune Johansson säger att SJ:s problem måste lösas och håller på att lösas. Jag är inte säker på det. Jag skulle gärna vilja att han hade rätt, men det överskott på 100 miljoner som Rune Johansson nämner att SJ tror sig få i år är ju bara en bråkdel. Det förräntar inte ens statskapitalet. SJ kommer, när

detta framgångsrika verksamhetsår är till ända, att skicka en räkning till Sveriges regering och riksdag på några hundra miljoner, och de kommer att utanordnas.

Lika glatt går vi vidare på investeringsvägen och offerar ett par miljarder för att SJ skall komma i fatt. Men SJ kommer aldrig i fatt, eftersom dessa miljarder inte kan förräntas, och förräntning kräver staten. Det är ett slags låtsaslek vi håller på med hela tiden. Vi talar väl om SJ, vi vill se SJ vinstgivande osv., men vi vet att det inte kommer att hända, om vi inte genomför en radikal omorganisation och strukturförändring av SJ som företag.

Det är duktiga människor som sköter SJ i dag, men de är bundna till händer och fötter av omständigheter som de inte kan råda över. Den moderata vägen att nu ta ett krafttag och ändra SJ:s företagsform är ur ett långsiktigt perspektiv den enda möjliga lösningen. Allt annat är kosmetik, Rune Johansson.

Vi, och de som följer efter oss här i riksdagen, kommer att år efter år föra dessa långa debatter om hur SJ:s situation skall klaras upp och hur SJ skall skötas bättre. Det finns bara en väg att gå, och det är att justera 1979 års trafikpolitiska beslut i de avseenden där SJ är inblandat och där det är uppenbart att någon förändring till det bättre inte kan ske. Det skall inte fördöljas att vad som blir aktuellt från moderat sida är att skära ner på förlustbringande bandelar. Men vilka de är kan man inte begära att jag skall säga i dag.

**Anf. 17 RUNE TORWALD (c) replik:**

Fru talman! Eftersom det har antytts att min beskrivning av situationen för de ersättningsberättigade banorna i riksnätet – dvs. även de sex som just nu skall hänföras dit – skulle vara missvisande, vill jag återge några rader från budgetpropositionens bil. 8, s. 204. Först har statsrådet sagt att huvudmännen har ansvaret för regional och lokal trafik på väg. Sedan säger han: "För att anpassa lagstiftningen till dagens förhållande och för att stimulera till en fortsatt samverkan och därmed effektivare resursutnyttjande anser jag att tiden nu är mogen till att överväga en utvidgning av länshuvudmännens ansvarsområde till att i princip omfatta all lokal och regional kollektivtrafik i länen."

Litet längre ned står det: "För den trafiksvaga delen av riksnätet innebär riksdagsbeslutet vidare att huvudmännen får ansvaret för det trafikutbud som, efter särskilt regeringsbeslut, avgränsas till att inte vara av interregional karaktär." Det innebär alltså att huvudmännen enligt statsrådets uppfattning får ansvaret för lokala och regionala förbindelser även på tåg.

Sedan blandade tyvärr utskottsordföranden ihop resonemanget. Han sade att staten är beredd att ge ett basutbud på E-nätsbanorna. Nej, basutbudet

---

**Anf. 18 FÖRSTE VICE TALMANNEN:**

Den medgivna repliken avser Rune Johanssons anförande.



**Anf. 19** RUNE TORWALD (c) replik:

Nå, jag har redovisat fakta i saken, och det kan räcka med detta.

Beträffande lokaltågen i Stockholm är det riktigt att vi var eniga om anslaget. Men vi var då också eniga om att detta inte fick gå ut över investeringar i andra delar av landet. Det tragiska är, som vi har fått klart för oss nu, att det gör det. De innebär bl. a. att förbifarten i Halmstad inte kommer att kunna byggas i den takt vi hade tänkt oss.

Rune Johansson var litet undrande inför vårt förslag om en chef för E-nätet. Han säger att det skulle vara att bilda ett A- och ett B-lag. Nej då – men det är precis vad vi har i dag. A-laget är proffsen inom järnvägen intresserade av att sköta, därför att man får inkomster från affärsbananätet. B-laget, som i stort sett resulterar i förluster som täcks via kollektivbiljetten, tar ingen ansvar för. Vad värre är: Man är ju garanterad ersättning även om man kör med gamla museitåg och med tidtabeller som inte är anpassade efter resenärernas krav. Staten täcker förlusterna.

I fråga om hänförandet till riksnätet framställs det som om det skulle vara något konstigt att vi står fast vid vår uppfattning. Det är det visst inte. Det finns ingen motsättning här. Länshuvudmännens ansvar har riksdagen, som jag sade, slagit fast oavsett om banan hänförs till riksnätet eller ej, så de lokala och regionala förbindelserna skall länshuvudmännen ta ansvar för. Det var detta jag hade velat utveckla nyss men som i och för sig hade tagits upp av utskottsordföranden. Jag får därför nöja mig med detta nu.

**Anf. 20** OLLE GRAHN (fp) replik:

Fru talman! Jag sade i mitt tidigare inlägg i debatten att jag hade nöjt mig med utskottets skrivning när det gäller vårt yrkande om en parlamentarisk utredning angående SJ:s framtida struktur. Jag är naturligtvis beredd att stå för vad jag har sagt, men jag blev litet orolig när Rune Johansson i sitt anförande gjorde det utredningsarbete som departementet tydligen håller på med till en andrahandsfråga. Det viktigaste för socialdemokraterna är tydligen just nu vad som sker inom det socialdemokratiska partiet. Då är det naturligtvis litet oroande om detta skulle vara vad vi skall rätta oss efter i utskottet. Jag hoppas verkligen, Rune Johansson, att det är departementets utredning och förslag som vi kommer att få ta del av ganska snart, och jag hoppas verkligen att det inte dröjer alltför länge innan någonting sker i den här frågan. Denna uppfattning delas tydligen av de flesta partier i riksdagen f. n.

Rune Johansson var litet besviken över att folkpartiet i stort sett har godtagit budgetförslaget när det gäller det ekonomiska anslaget. Vi har gjort det av den anledningen att vi menar att det är det minsta anslag som vi i dag kan acceptera. Vi har då också accepterat att man ur den ram som annars borde ha funnits har tagit vissa medel till de stora investeringarna i Stockholmsområdet. Vi stöder alltså budgetförslaget i dessa frågor.

Jag beklagar dock något en del skrivningar i budgetförslaget, där man i alltför stor utsträckning på förhand intecknar arbetsmarknadspolitiska pengar för vissa järnvägsinvesteringar. Det är inte bra att man på det sättet begränsar den investeringstakt som bör hållas för SJ:s del.

Onsdagen den  
25 april 1984

*Anslag till statens  
järnvägar, m. m.*

**Anf. 21 SVEN HENRICSSON (vpk) replik:**

Fru talman! Jag vänder mig till Rune Johansson. Jag skall inte bemöta Rolf Clarkson, även om jag har god lust, för då faller väl klubban.

Vi blir beskyllda för oansvarighet när vi föreslår att man skall pröva elektrifiering av vissa bandelar. Vi tycker emellertid att framtiden talar för – både från energiförsörjningssynpunkt och från luftföroreningssynpunkt – flera elektrifierade bandelar.

Här har jag gott sällskap med t. ex. fackföreningarna i Långsele-Örnsköldsviksområdet, som själva har aktiverat sig. SF:s sektion 1, som Rune Johansson själv tillhör, har sagt att man vill ha elektrifiering av t. ex. sträckan från Mellansel till Örnsköldsvik, som är en fortsättning på timmertransportvägen från inlandet via Långsele och uppåt Örnsköldsvik och Husum. SJ har tittat på detta och sagt att det inte är orealistiskt – så tolkar jag det – om nu bandelen Örnsköldsvik–Husum blir byggd, som man håller på att projektera i dag.

Man skall komma ihåg att även när vi en gång tog upp förslaget om att projektera och bygga Örnsköldsvik–Husum blev vi beskyllda för att vara ute med himlastormande förslag. I dag är detta faktiskt en realitet, då olika intressenter sitter ned och på nytt projekterar för att bygga denna viktiga bana till ett av Europas viktigaste pappersindustriområden.

Vi menar att elektrifiering är ett viktigt moment i utvecklingen av den tunga trafikens möjligheter.

När det gäller investeringsstoppet vill jag bara berätta att man genom att inte göra viktiga investeringar på inlandsbanan mellan Vilhelmina och Storuman visserligen har sparat några fattiga miljoner, men det har också inneburit att 10–12 unga människor, som ändå hade fått ett jobb, har permitterats. En del maskiner har ställts av, och jobben får vänta, trots att det på denna sträcka går tung trafik – transporter av såväl malm som timmer. Detta är fel. Vi menar att det är riktigt att hävda att investeringsnivån skall hållas uppe. Vi är därför inte oansvariga, snarare ansvarskännande.

**Anf. 22 RUNE JOHANSSON (s) replik:**

Fru talman! Låt mig börja med Olle Grahn. Nej, vi är inte besvikna på er i folkpartiet för att ni har visat gott omdöme när det gäller nivån på investeringsanslaget till SJ. Vi sätter stort värde på att ni har inriktat er på en realistisk nivå för det anslaget.

Olle Grahn blev litet bekymrad när jag kompletterade Kurt Hugossons utredningsrapport med ytterligare en. Vi står för vad som är skrivet i utskottsbetänkandet. Alla de projekt och utredningar som pågår i departementet är lika viktiga för SJ, och resultaten från dem måste komma fram så snart som det över huvud taget är möjligt. Olle Grahn kan känna sig ganska lugn på den punkten.

Det är självklart, Sven Henricsson, att alla järnvägare vill ha elektrifierade linjer. Men det är – precis som de allra flesta här i kammaren är helt medvetna om – innehållet i portmonnän som avgör i vilken takt man kan klara dessa stora investeringar, för det rör sig, Sven Henricsson, inte om växelpengar.

Det skulle vara intressant att höra om Sven Henricsson över huvud taget har försökt att göra något överslag över vad förslagen i de reservationer som han står bakom kostar, utöver de investeringsanslag som ni i vpk kräver för järnvägen.

Rune Torwald försökte på nytt trickså bort korten när det gäller riksnätsbanor. Har det funnits eller finns det, Rune Torwald, någon riksnätsbana där det inte går persontrafik? Låt mig citera ur reservation 12, som är underskriven av bl. a. Rune Torwald:

”I 1979 års trafikpolitiska beslut fastställdes ett riksnät, omfattande 7 600 bankilometer, på vilket persontrafik skall behållas inom överblickbar framtid.”

Jag har sagt att Rune Torwald har fattat saken helt rätt i reservationen, men tyvärr har han kommit snett i den här debatten.

Sedan bara några ord om den av centern föreslagna enhetschefen och divisionen inom SJ. Jag kan inte se, Rune Torwald, att ert förslag skulle gagna SJ som företag. Skulle denna enhetschef fungera för både persontrafiken och godstrafiken på det ersättningsberättigade nätet, eller gäller det bara persontrafiken? Jag hävdar fortfarande, Rune Torwald, att ert förslag innebär att man på nytt delar upp statens järnvägar i ett A- och ett B-lag. Sträva i stället efter att ge riksnätet samma beteckning och status! Då strävar ni framåt.

Slutligen några ord till Rolf Clarkson. Han säger att allt annat än privatisering inom järnvägen är kosmetik. Jag hävdar, Rolf Clarkson, att privatisering vore tragik för statens järnvägar. SJ behöver ha samhället som stöd. Det är samhällsintresset och ägaren staten som visar färdriktningen för statens järnvägar. Jag håller med om att SJ bör – och skall – kunna agera på ett friare sätt än i dag, men staten skall ha huvudansvaret.

Låt mig till sist bara ställa en fråga om moderaternas prutningsdel. Är det inlandsbanan, Rolf Clarkson, som ni har tänkt lägga ned för de 111 miljonerna?

**Anf. 23 ROLF CLARKSON (m) replik:**

Fru talman! Jag skall i denna sista replik försöka sammanfatta den moderata synen på SJ i här förevarande avscenden.

Vi är positiva till den prövning av vägverksmodellen som jag tror att man inom SJ själv vill ha gjord. Vi anser inte att den behöver göras i en parlamentarisk utredning, utan det räcker med en teknisk utredning av den frågan. En sådan modell skulle befria statens järnvägar från det mycket betungande förräntningsansvaret för infrastrukturen.

Vi är från moderat sida villiga att ta ett generalgrepp när det gäller en översyn av 1979 års trafikpolitiska beslut. Det måste självfallet ske i en parlamentarisk utredning. Vi vill då ta upp frågan om omfattningen av det ersättningsberättigade nätet. Jag vet inte hur många i denna kammare som känner till att det går ungefär 4–5 milj. kr. om dagen till underhåll och drift av det ersättningsberättigade nätet. Det är en så stor utgift att den bör föranleda en ny prövning av nätets omfattning.

*Anslag till statens  
järnvägar, m. m.*

Det är, Rune Johansson, ingenting – om man inte är strängt socialistisk i sin samhällssyn – som hindrar att man privatiserar banor som staten inte förmår att driva så att de går ihop. Det finns sådana möjligheter. Det framkom vid prövningen av banan Växjö–Västervik att – om jag minns rätt – Svenska företagares riksförbund kunde tänka sig att träda in och driva den banan i privat regi. Låt det försöka! Det har en gång funnits privata järnvägar här i landet, men samhällsutvecklingen, bilismen osv. gjorde att det inte var möjligt att fortsätta driften. Vi är tillbaka i den situationen att staten har ett för dyrbart sätt att handskas med sina utgifter. Det privata initiativet måste igen komma till sin rätt.

Så vill jag sammanfatta vår syn. Det räcker inte med kosmetik. Det går inte att kladda litet här och litet där. När förekom det, Rune Johansson, att statens järnvägar – eller kungl. järnvägsstyrelsen, som det hette förr – beslöt någonting på sina sammanträden? Är det inte mest fråga om information för styrelseledamöterna? Har styrelsen något ansvar? Påverkar den driften av detta förlustbringande statliga affärsdrivande verk? Inte!

**Anf. 24 RUNE TORWALD (c) replik:**

Fru talman! Rune Johansson hävdar att centern inte riktigt har kunnat reda ut frågorna om situationen för de olönsamma banorna i riksnätet, men att vad som står i motionen är rätt. Ja, det är det, men vad jag sade är också rätt. Låt mig än en gång, eftersom jag blev avbruten senast, läsa upp vad som står på s. 204 i budgetpropositionens bil. 8:

”För den trafiksvaga delen av riksnätet innebär riksdagsbeslutet” – inte 1979 års, utan det som vi fattade våren 1983 – ”vidare att huvudmännen får ansvaret för det trafikutbud som, efter särskilt regeringsbeslut, avgränsas till att inte vara av interregional karaktär.”

Endast de förbindelser som är av interregional karaktär på olönsamma banor i riksnätet kommer alltså att betalas av staten, via kollektivbiljetten. De förbindelser som bedöms vara av uteslutande lokal eller regional karaktär får däremot betalas av huvudmannen, om han önskar ha dem kvar. Detta vill inte Rune Johansson erkänna, men så är det. För de sex banor som hänförs till riksnätet lämnas det således generellt sett inga garantier för att alla nu gående tåg kommer att vara kvar. Det är endast de förbindelser som är av interregional karaktär som kommer att betalas av staten. I övrigt blir det en fråga om vad huvudmannen kan betala.

Till sist några ord om enhetschefen och diskussionen om A- och B-lag. Om det inom ett företag finns en enhet som går dåligt, brukar man nästan alltid säga: Där skall vi sätta in en kraftfull karl eller kvinna som får koncentrera sig på uppgiften att skapa bättre ekonomi på enheten. Det är precis vad *SJ* inte har gjort. Här finns en enhet som sysslar med persontrafik och en annan som sysslar med godstrafik generellt, men ingen har uppdraget att se till att kostnaderna på enhetsbanorna drivs ner. Jag hävdar med bestämdhet att kollektivtrafikbiljetten kommer att bli allt dyrare om man inte på en person – tillsammans med ett fåtal andra – överlåter arbetsuppgiften att i samarbete med cheferna för godstrafik, persontrafik, banunderhåll osv. se till att

kostnaderna minimeras. Annars hotas vi av just det som Rolf Clarkson nämnde, nämligen att hamna i den situationen att vi inte längre klarar av det hela. För att förebygga det vill vi ha en separat chef för de olönsamma banorna.

Nr 128

Onsdagen den  
25 april 1984

---

*Anslag till statens  
järnvägar, m. m.*

**Anf. 25** OLLE GRAHN (fp) replik:

Fru talman! Jag är naturligtvis tacksam, Rune Johansson, för det besked jag förut fick om att utskottsmajoriteten och socialdemokraterna står fast vid utskottets skrivning när det gäller strukturen för SJ.

Rune Johansson kanske redan nu också kan ge ett sådant besked att vi får en klar uppfattning om vilken inriktning socialdemokraternas förslag kommer att ha. Vi har föreslagit att SJ skall delas i ett banverk och ett driftsverk: Kan vi få besked på den punkten redan i dag vore det naturligtvis mycket bra.

**Anf. 26** SVEN HENRICSSON (vpk) replik:

Fru talman! Rune Johansson gör gällande att vi är oansvariga när det gäller att ställa förslag. Jag skall medge att vi har ett långt program för järnvägarnas utveckling. Vi har tagit upp frågan om elektrifiering. Norra stambanans infart till Stockholm borde rustas upp. Vi har vidare tagit upp järnvägsinvesteringar i Västerbotten, malmabanans södra omlopp m. m.

Vi har ett offensivt utvecklingsprogram, men vi har tydligt angivit att det är programansatser och inte saker som skall finansieras i årets budget.

Vad har då SAP för program? Upp till bevis!

Jag vill veta vad ni menar med att som program ha en prutning med 400 milj. kr. på SJ:s investeringar, så att man inte kan jobba vidare på västkustbanan och inlandsbanan.

Vad menar ni med att gå ned på en lägre investeringsnivå för statens järnvägar – t. o. m. lägre än den nivå som fastställdes under den borgerliga regeringen?

Planerar ni att låta tung trafik på landsvägen öka från 25 miljarder tonkilometer till, som prognosen visar, bortåt 34 miljarder tonkilometer per år?

Vad har ni för program? Jo, ni har ett program som tillgodoser bilindustrins, cementindustrins och oljeindustrins ambitioner när det gäller att öka vägtrafiken, och ni har moderaterna och Industriförbundet som ni kan gå hand i hand med.

**Anf. 27** RUNE JOHANSSON (s) replik:

Fru talman! Jag vill börja med att säga några ord till Olle Grahn. Han överskattar min kompetens om han tror att jag, innan en utredning har slutfört sitt arbete, skall kunna tala om vad resultatet blir. Det kan jag självfallet inte göra. Jag kan bara försäkra Olle Grahn att de utredningar som pågår arbetar seriöst och så snabbt det över huvud taget är möjligt.

Såsom vi har skrivit i betänkandet ligger det en hel del i de förslag som har kommit fram i utskottet under dess arbete.

Sedan några ord till Rune Torwald. Jag måste, fru talman, notera att Rune

---

*Anslag till statens  
järnvägar, m. m.*

Torwald som vanligt använder ett tonläge som är ett par steg högre än vad som är nödvändigt med hänsyn till den verklighet som han försöker beskriva. Men man får väl stå ut med det. Jag tror ändå att Rune Torwald har svårt att hålla isär begreppen. Han påstår att det inte är säkert att det skall gå persontrafik på banor som tillhör riksnätet. Men varför är ni då från centern så angelägna om att få in varenda bankilometer i riksnätet? Finns det över huvud taget någon riksnätsbana som det inte går persontrafik på? Ni har svårt att hålla isär begreppen. Låt mig, fru talman, som en kuriositet påminna om att centern i en reservation i fjol ville föra bandelen Forshem-Götene-Nossebro, som är en smalspårig gods bana, till riksnätet. Som alla vet är riksnätsbegreppet knutet till persontrafiken, och detta tyder alltså på att centern ibland har svårt att hålla isär begreppen när det gäller järnvägspolitiken.

Jag håller med Rolf Clarkson om att det vore angeläget att SJ:s styrelse fick en starkare ställning. Jag tror att vi är på väg åt det hållet, och det är bara att arbeta vidare efter den linjen.

Men, Rolf Clarkson, ni kommer aldrig ifrån effekterna av de prutningar på 111 milj. kr. som ni föreslår under anslaget D 2. De prutningarna gäller ju nästa budgetår. För skall ni lägga ned järnvägar för 111 milj. kr. får det konsekvenser för många mil järnvägar. Skall ni ställa in tågen i så stor utsträckning att SJ kan spara 111 milj. kr. blir det som en död hand över stora delar av järnvägsnätet. Även om Rolf Clarkson försöker, kommer ni aldrig att kunna dölja resultatet av era förslag. Även svarta höns värper vita ägg, Rolf Clarkson, och det går heller aldrig att dölja.

Förste vice talmannen anmälde att Rune Torwald och Rolf Clarkson anhållit att till protokollet få antecknat att de inte ägde rätt till ytterligare repliker.

**Anf. 28 GÖRAN RIEGNELL (m):**

Fru talman! Regeringen föreslår ersättning till lokal och regional kollektiv persontrafik på drygt en kvarts miljard kronor. Statsbidragen utgår under detta anslag till linjetrafik, kompletteringstrafik, skärgårdstrafik, fjällflygtrafik samt bidrag till ersättningstrafik för nedlagd persontrafik på järnväg.

Statsbidragen till kommunsektorn utgör nu totalt ca en fjärdedel av kommunsektorns utgifter eller omkring 50 miljarder kronor. Man beräknar för innevarande år en volymökning för kommuner och landsting på ca 2 %. Från moderat sida hävdar vi, att vi måste åstadkomma en nolltillväxt inom kommunsektorn. Denna nolltillväxt är en central förutsättning för att man skall kunna återställa balansen i de offentliga finanserna. Moderata samlingspartiet har föreslagit årets riksdag minskningar i statsbidragen till kommunsektorn på 5,5 miljarder kronor samt minskning av den statliga detaljregleringen. Vi föreslår också att 1 miljard kronor skall avsättas för bidrag till finansiellt svaga kommuner, som speciellt skulle drabbas av de minskade statsbidragen.

Kommunsektorn har som helhet f. n. en god finansiell ställning. År 1982

ökade primärkommunernas finansieringskapital med 2,3 miljarder kronor. I början av 1983 uppgick primärkommunernas finansieringskapital till ca 17 miljarder kronor eller 6 kr. per skattekrona. Det är en fördubbling sedan 1977. Landstingens finansiella ställning är ännu bättre.

Våra besparingsförslag innebär inte någon dramatisk förändring i kommunernas och landstingens verksamhet. Hittillsvarande erfarenheter av minskade eller slopade statsbidrag till kommunsektorn visar att verksamheten fortgår i stort sett oförändrad. Vårt förslag, som framgår av reservation 3 i trafikutskottets betänkande 18, innebär att endast bidraget till ersättnings trafik för nedlagd järnvägstrafik kommer att utgå. Jag yrkar bifall till reservation 3.

Fru talman! Det är viktigt att komma ihåg att en minskning av statsbidragen är nödvändig mot bakgrund av den allvarliga statsfinansiella situationen.

Valet står faktiskt inte mellan att skära ned och att inte skära ned på statsbidragen. Valet står mellan att skära nu i ordnade former och att göra drastiska, oplanerade och blinda nedskärningar i ett framtida statsfinansiellt krisläge.

#### **Anf. 29 ANNA WOHLIN-ANDERSSON (c):**

Fru talman! Först några ord om två järnvägar, speciellt viktiga för Östergötland. Jag vill uttrycka min tillfredsställelse över att regeringen tagit intryck av alla de motioner, uppvaktningar och riksdagsdebatter som varit vad gäller banan Bjärka/Säby-Västervik. Att föra denna järnväg till riksnätet är klok trafikpolitik, med andra ord klokt ur både samhällsekonomiska och företagsekonomiska synpunkter. Östgötarna tackar för detta.

Sedan har vi en smalspårig bana Hjortkvarn-Finspång, som såväl länsstyrelsen i Östergötland som länsstyrelsen i Örebro län flera gånger sagt bör behållas och rustas upp. Sven Henricsson och jag har berört denna bana i ett särskilt yttrande. Flera industrier efter banan vill och behöver använda järnvägen som bästa transportmedel för sina frakter. Om banan upprustas och överflyttningen till normalspår sker på ett smidigt sätt i Finspång, kan antalet kunder och mängden fraktgods öka till förmån för berörda industrier och bygder samt samhällsekonomi som helhet. Vi slipper också att t. ex. se de fullastade stora flisbilarna rulla fram på den krokiga vägen Sonstorp-Finspång-Vånga, i långa stycken parallellt med fortfarande befintlig järnväg. Detta om Östergötland och järnvägen.

Jag skall ägna mig åt reservation 3 i trafikutskottets betänkande 18 av moderaterna med rubriken Anslaget Ersättning till lokal och regional kollektiv persontrafik. Reservationen bygger på moderaternas motion 2423. Sällan har jag sett en motion som är så rörig och ofullständig som denna. Det skulle i så fall vara moderaternas trafikpolitiska motion från i fjol.

Först säger man att kommunernas ekonomiska verksamhet inte får växa ytterligare. "De alternativ vi redovisar för den kommunala sektorn är baserade på nolltillväxt i den kommunala konsumtionsvolymen." Sedan säger man att 2,4 miljarder skall överföras från kommunerna till staten från den 1 januari 1985. Ytterligare 5,5 miljarder dras från kommunerna i form av

Onsdagen den  
25 april 1984

*Anslag till statens  
järnvägar, m. m.*

minskade statsbidrag. Sedan talar man litet allmänt:

”Minskningen av statsbidragen kan i princip ske på alla områden eftersom det i sig inte innebär att verksamhetens inriktning och omfattning behöver påverkas.” Och så landar man på att yrka att riksdagen till ersättning till lokal och regional kollektiv persontrafik skall anslå 5 319 000 kr.

Simsalabim har man sparat 246 581 000 kr., utan att i klartext säga att detta betyder att alla statsbidrag till lokal och regional kollektivtrafik upphör och utan att föreslå några ändringar i de bidragsregler som riksdagen 1978 fattade beslut om. Inte heller nämner man med ett ord i motion eller i reservation att ett bifall till den moderata reservationen betyder: inga statsbidrag till viss flygverksamhet i fjällregionernas väglösa land. Vad säger de moderata väljarna i Sorsele och Storuman om detta? Eller finns det inga sådana där?

Inte heller blir det några statsbidrag till viss skärgårdstrafik. Vad säger de skärgårdsbor som moderaterna brukar besöka på sommaren för att tala om att det är just moderata samlingspartiet som slår vakt om en levande skärgård? Och inga statsbidrag till Vaxholmsbåtarna. Att moderaternas politiska intresse ofta slutar vid tullarna har jag trott länge, men nu vill man också försvåra för alla dem som inte har egen båt att komma ut till Stockholms skärgård och andas sol, sommar och havsluft.

Hur mycket betyder då ett bifall till moderaternas reservation för länstrafikhuvudmännen? Jag har talat med representanter för Östergötlands resp. Västerbottens länstrafikbolag. I Östergötland täcker statsbidraget 7 % av underskottet, men eftersom man konstruerat bidraget så att de svagare kommunerna skall få något mer, skulle ett uteblivet statsbidrag betyda 20 % i kostnadsökning för den lilla kommunen Ödeshög, medan Linköping skulle klara sig med 3 % höjning.

I Västerbotten står statsbidraget för en tredjedel av länstrafikens hela kostnader. I detta län med sina långa avstånd och få människor har man trots stora ansträngningar och trots nuvarande statsbidrag inte kunnat komma upp i basutbudet i hela länet. En indragning av statsbidraget betyder enligt de ansvariga där att en stor del av den nuvarande verksamheten försvinner.

Efter att ha sett moderaterna medverka till en sänkning av anslaget till enskilda vägar, sett och hört deras inställning till det olönsamma järnvägsnätet och nu deras vilja att helt slopa statsbidraget till lokal och regional persontrafik, vill jag fråga Göran Riegnell som moderaternas talesman här i dag: Har moderata samlingspartiet gått ifrån principen att staten skall garantera folk även utanför tätorterna en grundservice när det gäller transport- och kommunikationsmöjligheter? Jag skulle gärna vilja ha ett klart svar på den frågan.

Moderaterna har hela tiden aktivt hjälpt till att lägga ner olönsamma järnvägar och har hela tiden ställt sig bakom riksdagsbeslutet att de länshuvudmän som går över från persontrafik på tåg till busstrafik under fem år skall erhålla en ersättning motsvarande hela den beräknade årliga förlusten vid fortsatt persontrafik på järnväg. Nu har föredraganden beräknat denna ersättning till 6,4 milj. kr. Moderaterna anslår 5,3 miljoner.



Varför? Kommer ni inte ens att stå för det löftet och beslutet? Skall ni frysa ersättningen vid 5,3 miljoner, oavsett hur många järnvägar ni medverkar till att lägga ner? Jag skulle gärna vilja ha ett svar också på den frågan.

Med det, fru talman, yrkar jag avslag på reservation 3 vid trafikutskottets betänkande nr 18 och bifall till reservationerna 1 och 4 i samma betänkande.

**Anf. 30 GÖRAN RIEGNELL (m) replik:**

Fru talman! Det verkar som om Anna Wohlin-Andersson inte kan förstå att ett parti som är representerat i Sveriges riksdag känner ett sådant ansvar för den statsfinansiella situation som landet befinner sig i nu att vi anser det vara nödvändigt att vidta besparingsåtgärder som kommer att drabba verksamheter i landet.

Det är självklart att man inte kan ta bort ett statsbidrag på en kvarts miljard kronor utan att det märks. Men som jag påpekade förut, visar all erfarenhet att när man skär ner ett statsbidrag eller tar bort det, har det ingen dramatisk effekt på verksamheten som statsbidraget tidigare har gått till.

Jag skulle vilja rekommendera Anna Wohlin-Andersson att läsa den gemensamma borgerliga reservationen till finansutskottets betänkande om den ekonomiska politiken som behandlades vid finansdebatten för en dryg månad sedan. Även centern stod bakom den reservationen.

Sedan skall jag ge Anna Wohlin-Andersson rätt på en punkt. Den motion som vi väckte angående kollektivtrafikbidraget skulle ha haft en kläm till. Vi borde ha haft en kläm i motionen om att reglerna om statsbidragen på den här punkten skulle tas bort. Det är ett förbiseende, och det erkänner jag.

**Anf. 31 ANNA WOHLIN-ANDERSSON (c) replik:**

Fru talman! Jag frågade inte efter kommunalekonomi, Göran Riegnell. Jag tog inte upp hela den debatten, utan jag frågade om moderaterna inte längre ställer upp på att staten bör garantera även dem som bor på berg, på öar, i skogar och på landet en grundservice vad gäller transportmöjligheter.

Eftersom jag inte fick något svar på det, utgår jag från att svaret är nej. Hela ert handlande visar också detta.

Då vill jag bara be er att i fortsättningen säga det i klartext och inte linda in budskapet i en mängd obegripliga meningar. Jag vill också be er att sluta med att säga att det är ni som slår vakt om en levande landsbygd och en levande skärgård.

Sedan vill jag tillägga ytterligare en synpunkt, nämligen att ett aktivt försvar kräver en transportpolitik som håller hela landet levande.

**Anf. 32 GÖRAN RIEGNELL (m) replik:**

Fru talman! Moderaterna har, som jag sade förut, föreslagit att ca 5,5 miljarder av statsbidragen till kommunsektorn skulle dras in. Vi är fullt medvetna om att vissa kommuner skulle drabbas hårdare än andra. Därför har vi föreslagit att en miljard skulle avsättas för riktade bidrag till de kommuner som skulle drabbas speciellt mycket. Här, Anna Wohlin-Andersson, visar vi vårt ansvar för de kommuner som finns i glesbygden, för skärgårdstrafik och annat.

Onsdagen den  
25 april 1984

*Anslag till statens  
järnvägar, m. m.*

Under detta anförande övertog tredje vice talmannen ledningen av kammarens förhandlingar.

**Anf. 33 ANNA WOHLIN-ANDERSSON (c) replik:**

Herr talman! Moderaterna föreslår att 1 miljard skall avsättas till stöd åt de kommuner som får det svårast, när ni tar bort 8 miljarder. Den miljarden skall räcka till mycket! Många nedskärningar måste ske. Ni säger själva att "kommunerna får avgöra hur och vilken verksamhet som skall beröras". Med den inställning ni moderater har till kollektivtrafiken tycker jag att det blir synd om de människor som bor i ytterkanterna av moderatstyrda kommuner. Denna miljard kommer inte att räcka till för att kompensera de svagaste bygderna, de svagaste kommunerna och de sämst ställda invånarna i vårt land.

Tredje vice talmannen anmälde att Göran Riegnell anhållit att till protokollet få antecknat att han inte ägde rätt till ytterligare replik.

**Anf. 34 OLLE ÖSTRAND (s):**

Herr talman! Under Sven Henricssons inlägg i den här debatten kände åtminstone jag historiens vingslag susa inne i denna kammare. Man kunde – och det är kanske inte sista gången man får den känslan i dag – framför sig se ångloket komma sakta tuffande genom det fagra sommarlandskapet. Man kunde genom tågfönstret se korna ligga och idissla på betesvallarna. Man kunde framför sig se män och kvinnor stiga av och stiga på vid de tätt liggande hållplatserna. De hade rosiga kinder och var iklädda hembygdsdräkt.

Men nu är inte verkligheten sådan, Sven Henricsson. Vi lever inte i det tidevarvet. De krav som människorna ställer på oss som politiker är att vi skall skapa förutsättningar för snabba och effektiva kollektiva persontransporter, oavsett om de går på järnväg eller på landsväg. Jag är övertygad om att människorna ställer de kraven på oss politiker, herr talman.

Min uppgift i den här debatten skulle vara att något kommentera reservation 16 i betänkande nr 17 och de reservationer som är fogade till betänkande nr 18.

Den första reservationen av centerpartiet, folkpartiet och vpk berör dels transportrådets roll i samband med nedläggningsprövning av trafiksvaga järnvägar, dels transportrådets arbetsuppgifter över huvud taget. Det är ingen hejd på den galla man öser över transportrådet. Transportrådet skulle vara en myndighet som "till stor del uppfattats som en omständlig central byråkrati". Man påstår också att det inte sällan uppstår konflikter mellan transportrådet och regionala och lokala intressen.

Jag får en känsla av att reservanterna har väldigt dimmiga begrepp om vad transportrådet i verkligheten sysslar med. Därför tycker jag att det finns anledning att något beröra vad transportrådet som statlig myndighet egentligen gör.

När det gäller det trafiksvaga järnvägsnätet vill jag framhålla – som jag har gjort många gånger tidigare – att det inte är transportrådets uppgift att lägga

ned järnvägar. I stället får man se transportrådet som ett mycket viktigt serviceorgan för länshuvudmännen i deras förhandlingar med SJ och när det skall utarbetas alternativa trafikförsörjningsplaner. Att man ute i länen ser transportrådet som ett serviceorgan framhålls också vid olika tillfällen av länshuvudmännen.

När det sedan gäller transportrådets arbetsuppgifter rent allmänt kan jag, i likhet med reservanterna, konstatera att allt fler arbetsuppgifter läggs på transportrådet. Detta måste betyda att regeringen hyser ett mycket stort förtroende för transportrådets möjligheter att klara av nya arbetsuppgifter – transportrådet inrättades f. ö. av en borgerlig regering.

Redan vid sin tillblivelse fick transportrådet en rad nya arbetsområden. Det var alltså inte bara fråga om en sammanslagning av de tre tidigare organen transportnämnden, fraktbidragsnämnden och bussbidragsnämnden. Från kommunikationsdepartementet överflyttades också uppgifter beträffande den övergripande trafikplaneringen samt mycket viktiga uppgifter på yrkestrafikens område. Bland helt nya uppgifter till följd av 1979 års trafikpolitiska beslut var energihushållningen inom transportsektorn samt handikappanpassningen av kollektivtrafiken. Nu föreslås också i årets budgetproposition att transportrådet skall svara för kanslifunktionen för riksfärdtjänsten. Transportrådet har även fått nya uppgifter när det gäller fastställande av taxor och turlistor för Gotlandstrafiken.

Trots de många arbetsuppgifter som ligger på transportrådet är det ändå fråga om en liten myndighet. Jag har personligen mycket svårt att se i vad mån man skulle vinna något på att lägga ut dessa typiska myndighetsuppgifter på regionala organ. Beredningsplanläggningen av transporter och frågan om drivmedelsransoneringen kan inte gärna decentraliseras mer än vad som skett. Dessutom måste något centralt organ fatta beslut om fördelningen av stödet till kollektivtrafiken. Vidare måste beslut fattas om transportstöd och om föreskrifter för stödgivningen. Riksdagsbesluten om handikappanpassning och om en ny yrkestrafiklagstiftning måste fullföljas i form av föreskrifter och allmänna råd för genomförandet. Handläggningen av tillstånd till internationell lastbilstrafik är också en renodlad myndighetsuppgift som måste ligga på central nivå.

Jag skulle kunna göra uppräkningslängden mycket längre, men detta får räcka för att visa att det måste finnas ett organ på central nivå som beslutar eller tar fram beslutsunderlag i viktiga trafikpolitiska frågor. Här spelar transportrådet utan tvivel en mycket viktig roll.

Riksdagen har också vid ett flertal tillfällen understrukit transporterens stora betydelse för näringslivet och därmed också för sysselsättningen, samt att landets trafikresurser tillvaratas på ett samhällsekonomiskt riktigt sätt. Det är ju inte småsummor som investeras i transportapparaten. Även driftskostnaderna är mycket höga. Som exempel kan jag nämna att av landets samlade årliga investeringar svarar trafik- och kommunikationssektorn för ca 14 %. En stor del av dessa investeringar görs av det allmänna i form av fasta trafikläggningar, vägar, järnvägar, hamnar och flygterminaler, som alla har en mycket lång livslängd och som därmed i mycket hög grad är styrande

för samhällsutvecklingen. Därför är det av mycket stor vikt att vi i transportrådet har den centrala trafikplaneringsmyndigheten, med ansvar för den övergripande trafikplaneringen.

Mot denna bakgrund, herr talman, är det en befängd tanke att transportrådet skulle avvecklas.

Därmed får jag yrka avslag på reservation 16.

Jag går sedan över till reservationerna 1 och 2 i betänkande nr 18. Där berörs bidraget till ersättningstrafiken, och man yrkar dels att det skall ges under längre tid än fem år, dels att ett särskilt driftsbidrag skall utgå till länshuvudmannen i det fall han väljer att själv svara för järnvägstrafiken på en trafiksvag bana.

Vad gäller den förstnämnda frågan innebär sloandet efter fem år av det särskilda statsbidraget just den konkurrensneutralitet i valet mellan järnvägstrafik och busstrafik som reservanterna efterlyser. Det är därför svårt att förstå logiken i detta resonemang. Det är angeläget att staten dessförinnan, alltså under en övergångstid av fem år, hjälper huvudmännen att finansiera en ersättningstrafik som med relativt kort varsel kan sättas in i stället för en järnvägstrafik, som ofta är väldigt dåligt utnyttjad. På grund av att banorna i många fall går fram genom områden där bebyggelsen, arbetsplatserna och serviceorterna ligger vid sidan om banan täcker ersättningstrafiken in ett betydligt större och vidare geografiskt område. Som exempel kan jag nämna smalspåret mellan Växjö och Västervik – en fråga som varit uppe i transportrådets styrelse för beslut. Tågtrafiken omfattar nu 530 000 tågkilometer per år, medan ersättningstrafiken, utöver redan befintlig busstrafik, kommer att svara för ett fördubblat trafikutbud. Kostnaderna för länshuvudmännen, exkl. statsbidrag, blir däremot bara litet mer än hälften av kostnaderna för en fortsatt tågtrafik.

Även om en förbättrad trafikförsörjning kan åstadkommas till väsentligt lägre kostnader kommer ändå en stor insats att krävas av länshuvudmännen i samband med trafikomläggningen. Det kan då vara befogat att staten under en övergångsperiod hjälper länshuvudmännen med tillfälligt statsbidrag under fem år.

När det sedan gäller reservationen av moderaterna, som i praktiken innebär att ersättningen till lokal och regional kollektivtrafik helt skall bortfalla, tycker jag att Anna Wohlin-Andersson på ett utmärkt sätt har redogjort för vilka konsekvenser detta skulle få framför allt för människorna i glesbygden.

Statsbidraget för lokal och regional kollektivtrafik spelar en viktig roll för länshuvudmännen och deras möjligheter att upprätthålla en tillfredsställande kollektivtrafikförsörjning. Därför vill jag säga till Rune Torwald, som i sitt anförande gjorde gällande att vi socialdemokrater kanske redan nästa år skulle nappa på den moderata kroken och gå med på att det här statsbidraget skulle slopas, att jag kan garantera att vi socialdemokrater aldrig kommer att ställa upp på något sådant.

Vad slutligen gäller reservation nr 4 om statsbidragsgivning till kollektivtrafiken vill jag säga till Rune Torwald att det inte är någon som helst risk att

en schabloniserad bidragsgivning skulle innebära en försämrad kollektivtrafik i gesbygdsområdena.

Med detta, herr talman, yrkar jag avslag på de reservationer jag har haft att behandla och i övrigt bifall till utskottets hemställan.

**Anf. 35 SVEN HENRICSSON** (vpk) replik:

Herr talman! Jag har bara några få minuter till mitt förfogande, men jag vill ändå ge Olle Östrand en eloge för hans förmåga att beskriva svenskt 1800-talslandskap. Enligt min personliga åsikt skulle han kanske ha gjort sig bättre som kåsör i någon hembygdstidning än som talare här i riksdagen.

Olle Östrand nämnde frågan om ånglok. Jag kan då berätta för Olle Östrand att vi har aktualiserat den frågan i en motion. Många ånglok finns bevarade här i landet, och ur beredskapssynpunkt och med tanke på vår sårbarhet borde de tas till vara i en avspärningssituation. Olle Östrand, som är hög funktionär inom transportrådet, skulle kanske kunna tala om hur vi egentligen skall ha det med denna beredskap. Skall ångloken få förbli stående och rosta, eller skall de vara i ett sådant skick att de i ett läge då det blir problem går att använda?

Jag beskyldes av en socialdemokrat tidigare i debatten för att vara för offensiv och kräva alltför mycket av utveckling, elektrifiering osv. Nu beskylls jag för att vilja satsa på ånglok. Alla de nämnda sakerna är intressanta ur landets synpunkt. Vi måste se till att vi har reservkapacitet i händelse av avspärning, och då sårbarheten är så stor i det nya moderna samhället. Där har Olle Östrand säkert något att komma med, eftersom han ju är kvalificerad medarbetare i transportrådet.

Det är klart att vi uttrycker delade meningar då det gäller transportrådet. Vi från vänsterpartiet kommunisterna tycker att i synnerhet dess funktion och aktivitet som styrande centralapparat för lösningar av trafikfrågor på regional och lokal nivå är alltför utvecklade. Låt människor, kommunalmän och andra – kvinnor också för resten – få vara med och bestämma hur trafiken skall vara utvecklad i regionerna och kladda inte så mycket på den! Det är kontentan av vår reservation.

**Anf. 36 RUNE TORWALD** (c) replik:

Herr talman! Jag tackar Olle Östrand för hans löfte att inte nappa på det moderata förslaget att slopa den s. k. vägmilsersättningen till länshuvudmännen. Vi i centern hoppas att vi inte skall få en svekdebatt på den punkten om ett år eller två, som vi fick när det gällde enskilda vägar.

Jag noterar detta samtidigt som jag måste konstatera att Olle Östrand inte hyste några farhågor för konsekvenserna av den ändrade inställningen till den s. k. övergångsvis utgående ersättningen till länshuvudmännen, när de accepterar att flytta över trafik från tåg till buss. Enligt 1979 års beslut skulle man ju efter fem år pröva huruvida den här ersättningen skulle fortsätta att utgå. Nu sätter man en gräns och säger att efter fem år bör länshuvudmännen ha kunnat integrera denna trafik med annan trafik.

Då frågar jag Olle Östrand: Hur skall det gå till för länshuvudmännen

exempelvis i Älvsborgs län att integrera busstrafiken, om – det Gud förbjude – järnvägstrafiken på sträckan Mellerud–Arvika läggs ned och man i stället kommer att köra med bussar på de smala och krokiga vägarna där? Hur skall man integrera den trafiken på ett sådant sätt att förlusterna försvinner? Vi vet ju alla att glesbygdstrafiken överallt går med förlust, och att förlusten delvis får täckas med skattemedel. Här övertar man en trafik som man redan från början vet går med förlust. Huvudmännen lockas att göra detta med hjälp av en övergångsvis utgående ersättning motsvarande den förlust man konstaterat skulle uppstå, om man hade fortsatt med järnvägstrafiken. Efter fem år skall trafiken integreras, och på något mystiskt sätt skall integrationen leda till att förlusterna upphör. Det vore intressant att få höra Olle Östrand redovisa hur man skall bära sig åt.

Om inte förlusterna upphör, blir effekten just den som 1979 års beslut skulle motverka. Då sade man att åtgärderna icke får leda till någon övervältring av kostnader på kommuner och landsting.

**Anf. 37 ANNA WOHLIN-ANDERSSON (c) replik:**

Herr talman! Låt mig ta upp det som Olle Östrand talade om, transportrådet och transportrådets framtid. Jag kan börja med att citera hedersdoktorn vid Linköpings universitet Tage Danielsson. Han säger:

”Synen är noll  
på de långa distanserna!  
På nära håll  
finns de många nyanserna!”

Det kan vara anledning till de konflikter mellan transportrådet och regionala och lokala intressen som vi har noterat under de gångna åren.

Olle Östrand anser att tanken att eventuellt lägga ned transportrådet är befängd – ja, så befängd att han absolut inte kan tänka sig en utredning om transportrådets framtid. Rent allmänt har jag uppfattningen att onödiga statliga verk skall bort. Med onödiga menar jag sådana verk där utredningar visat att deras uppgifter med fördel kan skötas av någon eller några andra. Centern vill ha en sådan utredning angående transportrådet. Om det visar sig att rådets uppgifter kan utföras av andra organ på riksnivå eller regional nivå, då kan TPR avvecklas.

**Anf. 38 GÖRAN RIEGNELL (m) replik:**

Herr talman! Ibland kan man inte undgå att bli förvånad. Olle Östrand vill inte gå med på det moderata förslaget att dra in en kvarts miljard i statsbidrag till kommunsektorn. Men det var inte det som förvånade mig. Vad som förvånade mig var att han inte med upprört darr på stämman bröt staven över vad regeringen planerar att göra. Regeringen planerar att dra in medel från kommunsektorn, tre procent av lönesumman. Det är av en helt annan storleksordning när det gäller penningssummor. Primärkommunerna kommer att bli av med 1,3 miljarder kronor och landstingskommunerna med 900 milj. kr., som skall deponeras på konto i riksbanken. Det är litet större siffror. Varför glömde Olle Östrand att ta avstånd från den indragningen av

medel för primär- och sekundärkommunernas verksamhet?

Sedan skulle jag nog vilja föreslå Olle Östrand att vara litet försiktigare när det gäller talet om att man på socialdemokratiskt håll aldrig kommer att gå med på det moderata förslaget om nedskärning av statsbidraget. Som jag sade i mitt inledningsanförande står inte valet mellan att skära och att inte skära, utan frågan är om man skall skära nu, och i planerade former, eller att senare tvingas skära mycket drastiskt och på ett oplanerat sätt.

**Anf. 39 OLLE ÖSTRAND (s) replik:**

Herr talman! Sven Henricsson tillskriver mig större betydelse i transportrådet än den jag egentligen har. Han sade att jag är en hög funktionär i transportrådet. Sven Henricsson, jag är bara en mycket enkel ledamot i transportrådets styrelse.

Rune Torwald talade om svekdebatt. Jag skall inte dra upp någon järnväg-väg-debatt, men i årets budgetproposition läggs det ju fram ett förslag om ett bättre bidragssystem när det gäller den enskilda väghållningen. Det är, Rune Torwald, någonting helt annat än en svekdebatt från socialdemokratiskt håll.

Anna Wohlin-Andersson som är ledamot av transportrådets styrelse vet att en mycket liten del av transportrådets arbetsuppgifter har att göra med nedläggningsprövningen. Jag har velat poängtera att transportrådet har en mycket viktig funktion som central trafikplaneringsmyndighet med ansvar – jag betonar detta, Anna Wohlin-Andersson – för den övergripande trafikplaneringen. Därför tycker jag att det är litet konstigt att just centerpartiet ifrågasätter transportrådets roll i detta avseende. Är det någonting som är viktigt för glesbygdens människor, som ju centerpartiet säger sig slå vakt om, är det detta att vi har en övergripande trafikplanering, en myndighet som ansvarar för att vi får en trafikplanering som bl. a. gynnar glesbygdens människor. Det är en av de viktigaste arbetsuppgifterna som transportrådet har.

Till Göran Riegnell: Det är viktigt med statsbidraget till den kollektiva persontrafiken. Bara för mitt eget län skulle ett slopande av detta anslag innebära en reducering med 10 milj. kr. Det skulle omöjliggöra en tillfredsställande trafikförsörjning för glesbygdsmänniskorna i Gävleborgs län. Och jag skulle kunna räkna upp många andra län där kollektivtrafikförsörjningen skulle bli mycket bristfällig. Det kan vi aldrig gå med på från socialdemokratiskt håll.

**Anf. 40 RUNE TORWALD (c) replik:**

Herr talman! Jag har tidigare i dag talat om en förgylld men dess värre tom skopa när det gällde att antyda regeringens inställning till fortsatt järnvägsdrift på olönsamma banor. Nu vill Olle Östrand utmåla de nya bidragsreglerna för enskilda vägar såsom något mycket positivt för väghållarna. Låt mig då bara säga att de reglerna ger enskilda väghållare 278 milj. kr., medan de gamla regler som gällde t. o. m. då Claes Elmstedt satt vid rodret i kommunikationsdepartementet skulle ha gett 345 milj. kr. Den sortens förbättringar för enskilda väghållare har vi inte råd med många av.

Onsdagen den  
25 april 1984

*Anslag till statens  
järnvägar, m. m.*

**Anf. 41 SVEN HENRICSSON (vpk) replik:**

Herr talman! Jag talade om Olle Östrand som en hög funktionär – jag tyckte att han såg ganska "hög" ut där han stod. Men jämfört med de direktörer från näringslivet som i övrigt befolkar transportrådet och styr och ställer är han väl fortfarande låg. Vi har ju den ordningen att direktörerna är högst – särskilt när de kommer från näringslivet.

Men detta är fel ordning, för det är dessa direktörer som spelar en otillbörlig roll vid utformandet av vår trafik, i den mån transportrådet får verka.

Jag har haft nöjet att titta på några av de utredningar som transportrådet har gjort. De utredningarna är faktiskt inte övertygande, utan de är ganska schematiska och svepande och innehåller ganska litet av seriös detaljrikedom där man går in och analyserar hur varje faktor påverkar den tänkta trafiklösningen. Jag är därför kritisk också till det rent praktiska arbete som detta organ utför – det står inte alls i proportion till den myndighet och den storordighet som ofta kommer till uttryck från transportrådets sida. Här borde det till riktigare och kanske litet tjockare utredningar – mer välgrundade än vad man nu slänger i väg i form av några blad till en kommun som är intresserad av hur det blir med järnvägen.

**Anf. 42 GÖRAN RIEGNELL (m) replik:**

Herr talman! Olle Östrand sade att det moderata förslaget om att ta bort statsbidraget till den kollektiva persontrafiken skulle kosta hans hemlän ca 10 milj. kr. Men hur mycket kommer regeringens förslag om indragning av medel från kommunsektorn att kosta hans hemlän, både landstinget och kommunerna? Förmodligen flera gånger mer. Jag vet att min hemkommun, Göteborgs kommun, kommer att tvingas inleverera 140 milj. kr.

Vad är det för logik i att ge med den ena handen och ta tillbaka mycket mer med den andra?

**Anf. 43 ANNA WOHLIN-ANDERSSON (c) replik:**

Herr talman! Jag vet, Olle Östrand, att järnvägsnedläggningar bara är en del av transportrådets verksamhet. Om det inte vore så skulle det inte behövas någon utredning, utan då kunde vi bara avvakta den nu aktuella järnvägsnedläggningsvägen, för att sedan säga tack och adjö till transportrådet. Just därför att transportrådet har många andra uppgifter och då och då tillförs nya, menar vi att den här utredningen behövs. Vi har generellt den uppfattningen att om man flyttar ut ansvar till regionala myndigheter, får vi beslut som bättre överensstämmer med vad folket i län och kommuner vill ha.

**Anf. 44 OLLE ÖSTRAND (s) replik:**

Herr talman! När Sven Henricsson uttalar ordet direktör uttrycker han sig av någon anledning på ett alldeles speciellt sätt som jag inte närmare skall gå in på. Men, Sven Henricsson, tyvärr klarar vi oss inte utan direktörer i det här landet. Inom parentes vill jag säga att det också finns många förnuftiga



direktörer, bl. a. finns det några stycken i transportrådets styrelse.

Vi pratade om nedskärningar, Göran Riegnell. Skulle riksdagen besluta att genomföra de sammanlagda nedskärningar som moderata samlingspartiet kräver med anledning av årets budget, skulle vi inte enbart få en försämrad kollektivtrafik utan vi skulle få uppskattningsvis mellan 40 000 och 50 000 nya arbetslösa människor i vårt land. Det, Göran Riegnell, ställer vi heller inte upp för från socialdemokratiskt håll.

När det gäller ersättningsfrågorna sätter man med det bidrag som skall utgå under fem år en gräns. Efter denna tid borde den kollektiva persontrafiken vara integrerad. Vi har ju i en enig riksdag fattat beslut om att det är läns huvudmännen, landsting och kommuner, som skall ha ansvaret för den kollektiva persontrafiken, och då skall de givetvis ha även det ekonomiska ansvaret. Men utöver detta skall statsmakterna gå in med de statsbidrag vi tidigare har diskuterat. Det innebär att efter dessa fem år får läns huvudmännen bidrag enligt de normer som gäller, oavsett om man har trafiken gående på järnväg eller på landsväg. För, som jag tidigare sade, det viktigaste för människorna ute i länen är inte om man får åka tåg eller buss, utan det viktiga för människorna ute i länen är att man har en effektiv och tillfredsställande kollektiv persontrafikförsörjning.

Tredje vice talmannen anmälde att Göran Riegnell anhållit att till protokollet få antecknat att han inte ägde rätt till ytterligare replik.

**Anf. 45 GEORG ANDERSSON (s):**

Herr talman! Dagens meddelande från kommunikationsminister Curt Boström om att bl. a. järnvägen mellan Storuman och Hällnäs skall överföras till riksbanenätet är utomordentligt glädjande. Det utgör en stor framgång för alla de organisationer, kommuner och enskilda som energiskt har arbetat för att behålla persontrafiken på denna järnvägssträcka. Regeringens ställningstagande måste få till följd att fortsatt upprustning av denna bana kommer att genomföras.

Jag vill begagna detta tillfälle till att uttala ett varmt tack till kommunikationsministern för att han visat förståelse för behov av en fortsatt fungerande järnvägstrafik i Västerbottens inland.

Av alla dem som arbetat för att järnvägen Storuman–Hällnäs skall föras till riksbanenätet vill jag särskilt nämna SJ-facken i Vännäs. Deras arbetsgrupp har utfört ett kunnigt och målmedvetet arbete för att belysa alla de faktorer som bör beaktas i detta sammanhang. Jag försäkrar att glädjen hos SJ-facken i Vännäs är stor över den framgång i arbetet som de i dag kan notera. De är verkligen värda all uppskattning för ett gediget och förtroendeskapande arbete, ett arbete som uppenbarligen har övertygat kommunikationsministern om att fatta det beslut han i dag har kungjort – och för det vill jag än en gång tacka.

Vi socialdemokrater i Västerbotten har i år liksom tidigare år motionerat om insatser på järnvägen Hällnäs–Storuman. Vi har anordnat konferenser i ärendet. I juni i fjol hade vi en överläggning i Lycksele med transportrådets

generaldirektör, företrädare för berörda kommuner och fackliga organisationer. För någon månad sedan hade vi en motsvarande överläggning med kommunikationsministern i Umeå. Våra motiv för dessa aktioner har varit flera. Jag vill kort nämna dem.

Järnvägen Hällnäs–Storuman är en viktig förbindelselänk mellan inlandsbanan och norra stambanan. Behovet av goda kommunikationer mellan Västerbottens inland och kustbygd är stort. Järnvägen är viktig för att underlätta företagslokaliseringar till inlandskommunerna. För utvinning av viktiga råvaror som skog, mineral och torv är goda järnvägsförbindelser av stor betydelse. Vi har också framhållit järnvägens betydelse för den växande turismen i Västerbottens inland och fjällbygd. Här finns intressanta planer för att underlätta resandet till de attraktiva turistorterna i Västerbottensfjällen. Dessa planer kan nu förverkligas.

När det nu står klart att bandelen Hällnäs–Storuman kommer att tillföras riksbanenätet, är det angeläget att på allt sätt ta till vara den utvecklingspotential som den järnvägen utgör. Med en fortsatt upprustning kan transporterna göras snabbare och bekvämare. Det engagemang för järnvägen som kommit till uttryck från företag och enskilda invånare i Västerbotten under de senaste åren bör skapa god grund för att ytterligare öka trafikunderlaget. Det samarbete som etablerats mellan kommunerna i området ger också goda förutsättningar för en positiv utveckling.

Herr talman! Jag vill avsluta det här korta anförandet med att notera att vad beträffar frågan om persontrafiken på bandelen Jörn–Arvidsjaur kommer prövning att ske i länshuvudmännens och transportrådets fortsatta arbete. Jag hyser goda förhoppningar om att den prövningen skall leda till att också denna bandel kommer att föras över till riksbanenätet.

I detta anförande instämde Arne Nygren och Hagar Normark (båda s).

**Anf. 46 KARIN ISRAELSSON (c):**

Herr talman! I går kunde kommunikationsminister Boström meddela att persontrafiken är räddad på bandelen Storuman–Hällnäs. För alla dem som agerat för ett sådant resultat är beskedet glädjande. Det känns faktiskt bra att resultatet blev detta. Men utan alla enskildas, fackliga organisationers och andra olika organisationers agerande hade inte detta blivit fallet. Det känns därför litet snopet och förlegat att i dag behandla trafikutskottets betänkande, där utskottsmajoriteten avstyrker våra motioner med krav på överförande av bandelen Hällnäs–Storuman till riksnätet. Jag skulle vilja fråga Georg Andersson hur han tänker rösta i dag. Kommer han att rösta med vår reservation eller med utskottsmajoriteten när det gäller bandelen Storuman–Hällnäs?

Dock återstår att förhå regeringen att se det positiva i att även låta bandelen Arvidsjaur–Jörn överföras till riksnätet. Det gäller alltså en bandel som finns i kommunikationsministerns hemlän. Av samma skäl som bandelen Hällnäs–Storuman överförs till riksnätet borde Arvidsjaur–Jörn få göra det. Ytterligare skäl som kan anföras är bl. a. lokaliseringen av fredsförban-

det till Arvidsjaur, som ställer stora krav på goda förbindelser. Detta gäller för de värnpliktiga, för befäl och för övriga transporter till och från Arvidsjaur.

Sedan 1983 åker de värnpliktiga från K4 med tåg fredag kväll mot Stockholm och återvänder måndag morgon. Men de åker inte tåg från Arvidsjaur, utan där sker transporten med buss ner till Jörn, där omlastning sker till tåg. Samma procedur upprepas så måndag morgon. Bussresan sker parallellt med järnvägen från Arvidsjaur.

Det mest naturliga och det mest ekonomiska vore att hela transporten skedde med järnväg. Detta har även framförts från K4:s ledning till SJ, men av olika anledningar har SJ avslagit denna begäran. Detta resandeunderlag hade annars kunnat minimera förlusten på bandelen, som 1980 uppgick till 1,1 miljoner.

Övriga satsningar i inlandet för att tillfredsställa behov av fungerande transporter av både gods och människor talar ju för att hänföra även denna bandel till riksnätet. Från beredskapssynpunkt är det dessutom helt nödvändigt att järnvägsförbindelsen finns kvar i ett skick som gör den användbar. Försvinner persontrafiken är det snart nog dags för nedläggning av bandelen – den utvecklingen känner vi alltför väl igen. Inlandsbon behöver goda förbindelser, och det är ett skäl för att behålla de här bandelarna. Därför kommer bandelen Arvidsjaur–Jörn att tas upp igen i nya motionskrav från oss centerpartister i detta område.

Med förbättringar av tidtabeller och med större omtanke om den resande kunde mycket göras för att förbättra servicen vid inlandsbanan med bibanor. Den gemensamma satsning som i sommar görs omkring inlandsbanan är därför av stort intresse. Med i denna satsning är kommuner, landsting och SJ. Denna har kommit till stånd även genom enskildas initiativ. Just denna fantasi när det gäller att utnyttja det unika hos inlandsbanan har SJ tidigare saknat eller inte givits tillfälle att utveckla. Förhoppningarna är stora inför arrangemanget, men det gäller då att också få behålla inlandsbanan under det antal år som behövs för att kunna se ett slutligt resultat.

I utskottsbetänkandet behandlas en motion som jag väckt med anledning av ett arrendeavtal som SJ träffat med Sorsele kommun. Det är, som utskottet påpekar, ett enskilt ärende, som utskottet inte kan ha någon mening om. Men som enskild ledamot av denna riksdag kan jag inte låta bli att tycka till om just detta förhållande.

Sorsele kommun skänkte med lånade medel ett stort markområde till SJ när inlandsbanan drogs genom kommunen. Nu arrenderar kommunen en liten tomt av detta område för att bedriva informationsverksamhet för de turister som passerar kommunen och som även kommer per rälsbuss med inlandsbanan. Arrendeavgiften var för något år sedan så hög att den efter tre år motsvarade vad en tomt kostar. Det är bara min förhoppning att SJ visar litet större flexibilitet när det gäller arrendeavgifter och tar hänsyn till ortens storlek och struktur.

34 milj. kr. planerade regeringen att anslå till upprustning av inlandsbanan. Tyvärr anslås enligt propositionen endast 30 miljoner, och utskottet

uttrycker en förhoppning om att resten skall anslås ur beredskapsmedel. Det är bara att beklaga att regeringen och utskottet inte uppfyller givna löften för att kunna ge inlandsbanan en nödvändig upprustning.

Med detta vill jag, herr talman, yrka bifall till de reservationer som centern ställt sig bakom i trafikutskottsbetänkande 1983/84:17.

**Anf. 47** GEORG ANDERSSON (s) replik:

Herr talman! Karin Israelsson frågade hur Georg Andersson kommer att rösta i den kommande voteringen om bandelen Storuman–Hällnäs. Det är en ganska ointressant fråga just nu. Det viktiga är att vårt krav att Storuman–Hällnäs skall tillföras riksbananätet nu blir tillgodosett.

Jag har i mitt korta anförande summariskt redovisat vilka insatser vi socialdemokrater har gjort här i riksdagen i detta syfte, jag har nämnt vilka överläggningar arbetarrörelsen haft med de ansvariga inom transportrådet och i regeringen i den här frågan, och framför allt har jag redovisat vad SJ-facken i Vännäs har gjort för att påverka den här saken i positiv riktning. Nu konstaterar vi att dessa krav blir tillgodosedda. Då tycker jag vi skall vara glada och tacksamma över det och inte hålla på och diskutera meningslösa voteringsiffror och vilka knappar man trycker på. Saken är klarad, och jag har uttalat ett tack till kommunikationsministern som har grejat det.

**Anf. 48** KARIN ISRAELSSON (c) replik:

Herr talman! Medge att det är litet märkligt att under pågående debatt få ett besked om helt ändrade förhållanden. Det måste kännas konstigt att rösta emot något som regeringen har beviljat. I varje fall har vi fått det beskedet i tidningarna. Det är bara att hoppas att beskedet stämmer med verkligheten.

Jag tycker inte att omröstningarna här är meningslösa. I den lokala debatten i Västerbotten upplever vi att det bevakas ytterligt noggrant hur man röstar i den och den frågan. Av det skälet tycker jag inte att min fråga var obefogad.

Det förefaller som sagt mycket märkligt att vi röstar om saker och ting som är genomförda, eller åtminstone utlovade, men som utskottet inte har hunnit behandla. Det hade varit bättre om beskedet kommit då propositionen skrevs.

Jag delar dock Georg Anderssons uppfattning att det är glädjande att beslutet äntligen har fattats. Det vore intressant att få veta vad som gjorde att det skulle dröja så länge. Många av dessa uppvaktningar har ju pågått under lång tid.

**Anf. 49** GEORG ANDERSSON (s) replik:

Herr talman! Det verkar litet svårt för Karin Israelsson att riktigt glädja sig över det här. Själv har jag svårt att förstå hennes benägenhet att diskutera omröstningarna. Det är ingen ovanlig situation att man i utskottet konstaterar att kravet i en motion har blivit uppfyllt på annat sätt, varpå man avstyrker motionen. Motionärerna brukar vara tillfreds med det. För de motionärer nämligen som vill föra resultatpolitik och se praktiska resultat är

det inte viktigast hur voteringsciffrorna blir. För dem är det viktigaste att deras krav uppfylls. Det är vad som blir fallet nu. Jag litar på kommunikationsministern.

Nr 128

Onsdagen den  
25 april 1984

**Anf. 50** KARIN ISRAELSSON (c) replik:

Herr talman! Vi som befinner oss i kammaren kan nog förstå att det går till på detta något märkliga sätt. Men jag kan föreställa mig hur enskilda människor, den s. k. allmänheten, uppfattar ett sådant här röstningsförfarande. Därför tyckte jag det var av intresse att få veta hur Georg Andersson skulle rösta i detta fall.

Vad som är märkligt med det nämnda beskedet är följande: När besked tidigare inte har lämnats har det berott på att transportrådet skulle fatta beslut i saken. Jag har mig veterligen inte sett något beslut från transportrådet i denna riktning. Därför förefaller det något underligt att ett beslut fattas samtidigt som denna debatt pågår i riksdagen. Man kan naturligtvis spekulera i anledningen till att beslutet fattas just i dag.

Visst skall vi föra resultatpolitik, men det är helt tydligt att det i detta fall också finns taktik med i spelet.

**Anf. 51** Kommunikationsminister CURT BOSTRÖM:

Herr talman! Jag hade inte tänkt lägga mig i den här debatten, eftersom den framför allt förs av utskottets företrädare. Men det förefaller som om centerpartisterna var jättebesvikna över att jag har lagt fram ett förslag om vissa banors överförande till riksnätet. Rune Torwald ger uttryck för uppfattningen att det inte är säkert att staten svarar för kostnaderna. Men om dessa banor nu överförs till riksnätet, Rune Torwald, då skall utan tvekel staten svara för kostnaderna vad gäller persontrafiken.

Vad är då skälet till att jag nu har presenterat detta förslag? Jo, alla som har deltagit i debatten beträffande prövningsbanorna vet att framför allt läns huvudmännen har varit mycket angelägna att under pågående förhandlingar få ett besked om vilka banor som jag bedömer kan föras till riksnätet.

Jag har förklarat att jag med det underlag som tidigare funnits inte har haft någon möjlighet att över huvud taget ta ställning till denna fråga. Men allteftersom tiden gått har transportrådet i enlighet med sitt uppdrag inhämtat alla nödvändiga uppgifter, sitt arbetsmaterial helt enkelt. Den 18 april skedde en genomgång av detta material. Det är alltså ett ganska färskt och slutligt material som jag har haft att arbeta med. Vid min granskning i går kom jag, efter att ha sett till banornas regionalpolitiska betydelse och tagit hänsyn till att de utgör viktiga länkar i ett rikstäckande järnvägsnät och har en förhållandevis stor persontrafik, fram till att jag skulle föreslå riksdagen att överföra dessa sex banor till riksnätet. Regeringen måste ju framlägga ett förslag till riksdagen.

Detta förfarande kan kanske kallas för taktik. Det får emellertid bedömas hur som helst. Jag har upplevt det såsom väsentligt att vi kommer fram till ett ställningstagande i fråga om prövningsbanorna.

Jag har i dag fått bevis på att man uppskattar att jag har givit ett klart

*Anslag till statens  
järnvägar, m. m.*

Onsdagen den  
25 april 1984

*Anslag till statens  
järnvägar, m. m.*

besked i dessa frågor. Det underlättar överläggningarna. Det finns faktiskt läns huvudmän som har sagt att de i detta läge kan tänka sig en förstärkning genom att betala för någon extra tur på dessa banor. Man ser fram emot det som Sven Henricsson var inne på, nämligen en utveckling av vissa bandelar när det gäller turisttrafiken.

Överläggningarna fortsätter sedan i vanlig ordning när det gäller de återstående bandelarna. Vi får givetvis följa dessa överläggningar med stor uppmärksamhet. Vad vi syftar till är att åstadkomma en fungerande kollektivtrafik, framför allt för de glesbygdabor som är beroende av just dessa sträckor – måhända inte alltid av bandelarna men av sträckorna. Det är syftet med den prövning som skall göras.

**Anf. 52 RUNE TORWALD (c) replik:**

Herr talman! Jag är naturligtvis mycket tacksam för att statsrådet hävdar att man, när man nu hänför dessa sex olönsamma bandelar till riksnätet, också är beredd att ta på sig de kostnader för persontrafiken som detta innebär. Det kan bara tolkas på ett av två sätt. Antingen frångår statsrådet sin egen skrivning i budgetpropositionen, bilaga 8, s. 204, där det står dels att läns huvudmännen i princip skall ansvara för all lokal och regional kollektivtrafik i länen, dels att beträffande den trafiksvaga delen av riksnätet regeringsbeslut skall fattas som avgränsar förbindelser av interregional karaktär.

Om statsrådet har den uppfattningen att samtliga nu befintliga järnvägsförbindelser på dessa sex bandelar är av interregional karaktär, är ju saken klar. Det har också varit en av orsakerna till att vi i centern varit så ivriga på att få in så många bandelar som möjligt i riksnätet. På det sättet kan man ju få staten att ta på sig kostnaderna för de interregionala tågen.

Om det nu går ett tåg mellan Sunne och Torsby för att t. ex. klara skolkjutsarna på morgonen, lär man inte kunna hänföra detta till interregionala förbindelser. Frågan är då: Vem skall ta ansvar för detta tåg? Följer jag propositionen, kan jag inte finna annat än att man avser att läns huvudmännen skall ta på sig ansvaret.

**Anf. 53 KARIN ISRAELSSON (c) replik:**

Herr talman! Centern tycker inte på något vis att det här beskedet är tråkigt; tvärtom har vi i våra anföranden framfört vår glädje över det. Det är bara litet märkligt med den ordning det har kommit i.

Jag vet inte om jag misstolkade statsrådet, när jag fann en möjlighet till att ytterligare bandelar kunde tänkas bli hänförda till riksnätet. Frågan är ju inte slutbehandlad, utan detta verkar vara ett preliminärt yttrande, där man kan ge klart besked om sex bandelar, men kanske finns det också utrymme för flera. Materialet är väldigt färskt, och jag antar att det kan ta litet tid att sätta sig in i det. Därför kanske det finns förutsättningar för att även linjen Jörn–Arvidsjaur kan vara en sådan bandel som kan tänkas ingå i riksnätet.

Jag har litet svårt att följa alla turer här, men tidigare har det i alla fall legat på transportrådet att ta de här besluten. Läns huvudmännen skulle kunna

ange olika möjligheter att finansiera bandelarna och framföra sina önskemål beträffande kollektivtrafiken, medan det slutliga beskedet skulle komma långt senare.

Propositionen kan efter vad jag förstår förväntas under hösten för att vi skall kunna ta ställning till den före årsskiftet. Det är bara glädjande att det börjar hända saker och ting, men jag funderar alltså över om det finns en möjlighet att fler bandelar kommer att inräknas i riksbanenätet.

**Anf. 54 PAUL LESTANDER (vpk):**

Herr talman! I min motion om utbyggnad av verksamheten vid Luleå hamn tog jag upp frågan om det södra inloppets upprustning. Anledningen var att vi från vpk:s sida anser att en upprustning av det södra inloppet skulle ha positiva effekter både på våra möjligheter att driva en handelspolitisk offensiv gentemot de östeuropeiska staterna och på transporterna från ett eventuellt järnsvampverk i malmfälten. Den skulle också över huvud taget vara ett led i bekämpandet av den sårbarhet som ligger i att våra malmtransporter i stort sett är koncentrerade till ett NATO-land. Utskottet har inte velat tillstyrka denna motion, och det är att beklaga. Vi har bara att återkomma och ta nya tag, för den här frågan kommer vi inte att släppa från vpk.

Banan Arvidsjaur-Jörn är, trots allt vad som sägs, en interregional förbindelse. Banan börjar i Jörn i Skellefteå kommun och slutar i Arvidsjaur i Norrbottens län – eller tvärtom, om man så vill. Därtill kommer att den här banan har utvecklats rätt anmärkningsvärt under de senare åren när det gäller både persontrafiken och godstrafiken, vilket jag skall visa med några enkla siffror. 1979 uppgick försäljningen av biljetter i Arvidsjaur till 59 000 kr. per månad i genomsnitt. 1983 var samma försäljning 125 000 kr. per månad. 1980 hade man två godståg från Arvidsjaur mot Jörn med 750 tons last per tåg. Numera har man tre tåg med tillhoppa 3 000 tons last under de fem vardagsdyggen måndag t. o. m. fredag.

Herr talman! De människor som bor i de här områdena är en strävsam och hårt arbetande befolkning. De har byggt upp järnvägen. De medverkar till de enorma vinster som skogsbolagen nu gör. De medverkar till de enorma vinster som kraftbolagen nu gör. De medverkar till de mycket stora vinster som Bolidenbolaget gör i sin malmantering. Det är emellertid också så, att de människor som bor här tycker att de borde få ha en bra resestandard, en bra trafikstandard. Till detta hör att man får behålla persontrafiken på sträckan Jörn-Arvidsjaur – på järnväg, väl att märka. Det här är, som sagt, en interregional trafiklinje. Det är ingen lokal trafiklinje, och det är alltså egentligen ingenting för läns huvudmännen.

Jag tycker att kommunikationsministern skulle ta sig en funderare på om han inte borde göra både sitt hemlän och Västerbottens län den tjänsten att se till att även den här sträckan förs till riksnätet.

Herr talman! Jag yrkar bifall till reservationerna 11 och 12, vilka behandlar de frågor jag har berört i mitt anförande.

**Nr 128**

Onsdagen den  
25 april 1984

---

*Anslag till statens  
järnvägar, m. m.*

Onsdagen den  
25 april 1984

*Anslag till statens  
järnvägar, m. m.*

**Anf. 55 RUNE ÅNGSTRÖM (fp):**

Herr talman! Jag vill inledningsvis tacka kommunikationsministern för det positiva besked han har gett beträffande sträckan Hällnäs–Storuman och för vad jag har uppfattat som löften om framtida provningar där andra delar av bibanenätet kan komma in i riksnätet. Jag skall senare återkomma till detta.

Det debatten handlar om är hur man skall skapa ett kommunikations- och transportsystem inom SJ som uppfyller de trafikpolitiska målen för järnvägs- trafikens omfattning och standard. I mitt anförande skall jag främst ta upp synpunkter på persontrafiken.

För att de ekonomiska och trafikpolitiska målen för järnvägstrafiken då det gäller persontrafiken skall nås kan man teoretiskt sett välja mellan två handlingslinjer. Den ena, som regeringen valt, är att skära bort de linjer i SJ:s riksnät som inte är lönsamma. Passagerarna på de linjer som drabbas kommer alltså resande med tåg till en station. Där får de ta sitt pick och pack, ungar och barnvagn och gå över till en buss. Där får de lösa en ny biljett för en färd på, låt oss säga 6–10 mil – sedan över till en rälsbuss, med ny om- och instuvning för vidare färd mot okända öden.

Detta är inte någon uppmålad debattskildring utan en verklighetsbild av en framtida resa från något av våra befolkningscentra upp till en ort i glesbygderna i Norrland – om regeringspolitiken vinner gehör här i riksdagen.

Enligt den andra handlingslinjen satsar man på ett heltäckande järnvägsnät över Sverige och på konkurrens med andra färdmedel, främst flyget, samt bil och buss.

Lösenordet för den handlingslinjen är service, i första hand den service det innebär att kunna lösa sin biljett, sätta sig i ett tåg eller en motorvagn och i lugn och ro transporteras till slutstationen för resan. Detta har också varit en huvudpunkt i den SJ-reklam som säljer järnvägen till svenska folket. Den reklamen kan inte bli särskilt verkningsfull i framtiden.

Mot detta resonemang kan naturligtvis riktas invändningar. De linjer som skall läggas ned då det gäller personbefordran är små stumpar i SJ-nätet med ett litet antal resande.

Ett annat argument för regeringslinjen är att det inte talas om nedläggning av persontrafiken på järnväg på de aktuella sträckorna. Man överför ansvaret och den ekonomiska planeringen på regiontrafiken, och dess huvudmän får avgöra om det blir billigare att sätta in bussar eller att betala SJ för att SJ skall fortsätta med järnvägstransporterna.

Jag anser att dessa argument har några betydande brister. Till att börja med kan man inte begära att huvudmännen för regiontrafiken skall ha en helhetssyn på hur ett rikstäckande järnvägsnät skall fungera. De har bara ansvaret för kommunikationerna inom sin egen region. Den samlade överblicken kan bara de för våra rikskommunikationer ansvariga ha, och de har också detta som sitt ansvar.

De har också ansvaret för en annan bit av den ekonomiska kalkylen, nämligen kostnaderna för underhåll av vägar resp. järnvägar. Om regiontrafiken väljer att transportera de resande med bussar, behöver den inte betala



för slitaget på vägarna. Om valet blir fortsatt transport på järnväg, får man betala SJ för underhåll och investeringar på spår- och stationsbyggnader. Den ekonomiska kalkylen har alltså en sned belastning till järnvägstrafikens nackdel.

Det är också märkligt att trafiksäkerhetsaspekterna inte kommit in i debatten. Den spårbundna transporten är mycket säkrare än vägtransporten och avlastar också denna.

I regeringsförslaget finns ett par andra argument som jag vill bemöta.

Man säger bl. a. att genom att skära bort de s. k. olönsamma bitarna ur järnvägsnätet kan man göra större satsningar på de trafiktäta huvudlinjerna. Där friar man ohämmat till tätorternas befolkning, och solidariteten i en mera jämlik regionalpolitik ger man inte många korvören för. Glesbygdens människor skall tydligen stillatigande ta emot en försämrad service och på sikt en ytterligare utarmning av den egna bygden för att den stora massan skall få marginella förbättringar.

Solidaritet är inte bara en jämlik lönepolitik – i sin djupa mening omfattar uttrycket livsvillkor på alla plan.

Medan jag är inne på avsnittet service måste jag protestera mot en skillnad i service då det gäller trafiken på Norrland och till övriga delar av landet. Det är främst SJ som har ansvar för detta, men jag vill nämna det i det här sammanhanget. Det har också varit föremål för diskussion här i kammaren med anledning av frågor och interpellationer. SJ sätter konsekvent in de nya bekväma vagnarna på sträckorna i Syd- och Mellansverige, medan linjerna norrut trafikeras med äldre materiel. Livsrytmen för ett nytt lok och en ny vagn är en barn- och ungdomstid i Syd- och Mellansverige, medan den skröpliga ålderdomen framläpas i Norrlands glesbygder. Återigen en cynism i synsättet på vad glesbygdens människor skall ha av rikets nådegåvor och vad de är värda.

Herr talman! Detta var allmänna reflexioner kring det regeringsförslag som också i stort är utskottsmajoritetens förslag.

I mängder av motioner protesterar ledamöter av riksdagen mot att enskilda bandelar skall läggas ner. I motion 2443 har jag dragit en lans för att hela inlandsbanan skall hållas intakt och att bibanorna Arvidsjaur–Jörn, Storuman–Hällnäs och Hoting–Forsmo skall vara kvar i SJ:s riksnät.

När jag talar om inlandsbanan vill jag bara kort konstatera att moderaterna också förordar nedläggning på vissa sträckor. Jag erinrar mig att en kommunikationsminister, som numera är ordförande i moderata samlingspartiet, gjorde en resa längs inlandsbanan. Jag tror att alla uppfattade budskapet från denne resenär så att inlandsbanan var så värdefull att den skulle behållas intakt. Vad har det blivit av det moderata löftet, som har givits av partiets främste företrädare här i riksdagen?

Motivet för mitt yrkande, som jag relaterade nyss, faller i huvudsak tillbaka på den helhetssyn på järnvägstrafiken som jag redan redovisat, men det har en extra tyngd i dessa fall, då det gäller regionalpolitiken. Inlandsbanan behövs som en sammanhållen pulsåder genom Norrlands inland. Den behövs för att näringsliv och bebyggelse skall fortleva i dessa

---

*Anslag till statens  
järnvägar, m. m.*

Onsdagen den  
25 april 1984

*Anslag till statens  
järnvägar, m. m.*

områden. Den har också stor militärstrategisk betydelse.

Samma skäl gäller för bibanorna Storuman–Hällnäs och Hoting–Forsmo. Jag noterar med glädje att kommunikationsminister Curt Boström nu bestämt att sträckan Storuman–Hällnäs skall vara kvar i SJ:s riksnät. Jag tror helt och fullt på att Curt Boström kommer att uppfylla det löftet. Skälet för beslutet är enligt vad han angivit att denna bandel har så stor betydelse för näringsliv och sysselsättning i området att den bör få vara kvar. Detta är som sagt glädjande, men samma skäl finns faktiskt också för bandelarna Arvidsjaur–Jörn och Hoting–Forsmo. Jag vill då främst trycka på det transportbehov som turismen har i detta område. Kommunikationsministern sade i sitt korta anförande att det skall ske en fortlöpande prövning av de olika bandelarna och att man, som jag uppfattade det hela, kan förvänta sig att det blir ändringar i framtiden. Oavsett utgången av dagens omröstning vill jag vädja till kommunikationsministern att framdeles anlägga samma positiva syn på de bandelar i norr som jag nu nämnt, och som står utanför riksnätet, som han redan anlagt på bibanan Storuman–Hällnäs.

Herr talman! Jag yrkar bifall till de reservationer som instämmer i yrkandena i min motion.

**Anf. 56 JOHN ANDERSSON (vpk):**

Herr talman! En grundläggande förutsättning för varje region som vill satsa på industriell förnyelse och utveckling är att infrastrukturen håller godtagbar standard. Detta äger sin giltighet även i fråga om Västerbotten. Bl. a. strukturförändringen av råvaruförsörjningen för länets näringsliv – speciellt för skogsråvaran, när flottningen upphört – ställer stora krav på ett väl fungerande transportsystem. I ett sådant transportsystem har järnvägen i Västerbotten en mycket stor betydelse. Man kan inte nog betona det viktiga i att nuvarande järnvägsnät ses som en helhet – stambanan såväl som inlandsbanan och dess tvärbanor. Vad gäller Västerbotten är det tvärbanan Hällnäs–Storuman som utgör en viktig förbindelselänk mellan stam- och inlandsbanorna. Denna har för länet en mycket stor regionalekonomisk och näringspolitisk betydelse.

Med detta som bakgrund måste det fastslås att de ställningstaganden som nu görs beträffande dessa bandelar kommer att få en avgörande betydelse för länets utveckling. Enligt min mening – och den delas av en mycket kraftig opinion i länet – måste planerna på en försämring av järnvägssystemet avvisas och i stället en upprustning ske. Opinionsen för en upprustning har tagit sig många uttryck. Bl. a. har en arbetsgrupp inom Statsanställdas förbund, sektion järnväg, i Västerbotten arbetat med frågor rörande "SJ – framtida utveckling och verksamhet i Västerbotten".

Målsättningen har varit att arbeta fram ett material för att framlägga förslag till sysselsättningsfrämjande åtgärder inom Västerbottens län, ett s. k. Västerbottenspaket. Om den här upprustningen har det väckts två motioner, dels en motion av mig, dels en socialdemokratisk motion med Georg Andersson som första namn. Det här är ingen ny fråga – motionskravet har under flera år drivits i riksdagen utan framgång. Under den borgerliga

regeringsperioden fick den här frågan faktiskt det största stödet, eftersom socialdemokraterna då ställde upp efter det att Bertil Zachrisson varit uppe i Västerbotten och lovordat detta projekt. Det är bara att beklaga att socialdemokraterna nu har ändrat sig – med undantag för ledamöterna från länet.

Flera av de motioner som i dag behandlas har yrkandet att tvärbanan Hällnäs–Storuman skall överföras till riksnätet. Även i den här frågan finns det en mycket stark opinion i Västerbotten. 20 000 människor har med sina namnunderskrifter protesterat mot förra årets riksdagsbeslut, som innebar att bandelen skulle prövas utifrån frågeställningen spårbunden eller landsvägsbaserad personbefordran. Berörda kommuner och inlandets näringsliv har uttryckt en stor oro; man har sett en förändring där personbefordran upphör som ett första steg mot en nedläggning. De anställda vid SJ och deras fackliga organisationer har genom olika initiativ kämpat för att bandelen skall överföras till riksnätet.

Den här opinionen i länet har med saklighet och starka argument envist arbetat för sin sak. Detta har enligt min mening haft en stor betydelse för hur regeringen har gjort sin bedömning – det framgick när kommunikationsministern i går förklarade att den här bandelen bör överföras till riksnätet. Det är säkert många i länet som i dag känner stor tillfredsställelse och som konstaterar att deras arbete inte varit förgäves. Det är nog många som åter upplever den gamla sanningen att kamp lönar sig.

Jag kan också, i likhet med Georg Andersson, framföra ett tack till kommunikationsministern för beskedet om bandelen Hällnäs–Storuman. Jag är också beredd att tacka en gång till om kommunikationsministern ger ett lika positivt besked om bandelen Jörn–Arvidsjaur.

Beskedet om att bandelen Hällnäs–Storuman skall överföras till riksbandedelen understryker ännu mer det nödvändiga i att en upprustning sker, och då vill jag åter anknyta till vad jag inledningsvis berörde, nämligen det förslag till upprustning som benämns Västerbottenspaketet. Ur flera aspekter skulle en sådan satsning på upprustning av järnvägsnätet vara riktig, jag vill därför yrka bifall till reservation nr 11.

#### **Anf. 57 OVE KARLSSON (s):**

Herr talman! Jag har begärt ordet med anledning av motion 1983/84:1785, som behandlas i betänkande nr 17. Vi motionärer har i denna motion krävt ett överförande av Västerdalsbanan till riksnätet.

När utskottets ordförande i dag inledde dagens debatt, kunde han också ge besked om att regeringen beslutat om överförande av ett antal banor till riksnätet, däribland banan Borlänge–Malung, den s. k. Västerdalsbanan. Jag vill tacka kommunikationsministern och regeringen för ett klokt beslut. Västerdalsbanan är en bana där trafiken ökat de senaste åren. Det är en bana som går rakt in mot ett av landets mest frekventerade turistområden, vårt sydligaste fjällområde. Där har stora satsningar gjorts i turistanläggningar de senaste åren, och många miljoner i statligt stöd har lagts ned. Då bör också allt göras för att skapa bra kommunikationer till området. Det är också en

*Anslag till statens  
järnvägar, m. m.*

Onsdagen den  
25 april 1984

---

*Anslag till statens  
järnvägar, m. m.*

angelägenhet för hela svenska folket och inte bara för berörda kommuner och berört länstrafikbolag. En stor del av den trafik som går på banan är trafik med resande som kommer från platser utanför länet.

Västerdalsbanan har alltså stor regionalpolitisk betydelse, och det är nu glädjande att ett besked lämnas om att banan överförs till riksnätet.

Jag förutsätter också att alla berörda parter – SJ, länstrafikbolag, kommuner, företag och resande allmänhet – nu är beredda att ställa upp för att få en bra och servicemässigt lämplig trafik till nytta för resande och samhälle.

Bästa tacket lokalt och regionalt resande kan ge regeringen för regeringens beslut om överförande av Västerdalsbanan till riksnätet är att bli resenärer på banan. Om de som skrivit på protestlistorna också åker på banan måste säkerligen flera vagnar sättas in och turtätheten minst fördubblas. Jag hoppas att de som skrivit på protesterna nu visar sin solidaritet och åker på banan. Lyckas den marknadsföring som nu pågår från kommunernas sida – att det stora antal turister som skall till fjällområdet åker tåg – blir det ingen svårighet att ha en bra resandefrekvens på banan.

Än en gång vill jag framföra ett tack till regeringen för ett bra beslut, dvs. beslutet om överförandet av Västerdalsbanan till riksnätet. För min del känns det mycket skönt att efter många års kamp och arbete för att behålla en enligt min mening regionalpolitiskt mycket angelägen järnvägslinje nu få ett positivt besked. Västerdalsbanan blir kvar, och jag är därför mycket glad i dag. Dagens besked gläder säkert också de många kommunpolitiker som kämpat hårt för att bevara banan.

Jag yrkar bifall till utskottets hemställan.

**Anf. 58 LARS-OVE HAGBERG (vpk):**

Herr talman! Persontrafiken på Västerdalsbanan skall ingå i riksnätet och utökas till tre dubbelturer per dag – allt enligt kommunikationsminister Boström. Detta glädjande besked av kommunikationsministern innebär en seger för det folkliga engagemanget i Västerdalarna för att behålla och utveckla järnvägstrafiken. Segern kan med särskild glädje delas av de fackliga organisationer som genom sin opinionsbildning, med bl. a. en namninsamling som inbringat 15 000 namn, fäst centralbyråkraternas och politikernas uppmärksamhet på betydelsen av denna järnvägsförbindelse. Dessutom måste det engagemang som uppbyggats i kommunerna utefter Västerdalsbanan, särskilt då Malungs kommun, berömmas. Denna folkrörelse har dels påvisat Västerdalsbanans oerhörda värde, dels gjort det politiskt omöjligt för regeringen att gå emot sakskalet och det folkliga engagemanget.

Däremot kan inte regeringspartiets transportkompani på Dalabanken få någon ros, i varje fall inte för någon aktiv opinionsbildning. Att man lagt "locket på" för folklig opinionsbildning har varit alltför tydligt.

Kommunikationsministerns besked via massmedia – och i dag även här i riksdagen – att Västerdalsbanan skall ingå i riksnätet är den senaste turen kring denna bandel. Det kommer säkerligen fler framöver. I dag skall

riksdagen på förslag av trafikutskottet besluta att lämna kravet på att Västerdalsbanan skall ingå i riksnätet utan åtgärd. Men redan för några veckor sedan lämnades på en SAP-kongress i Dalarna ett meddelande från kommunikationsminister Boström, genom finansminister Feldt, att Västerdalsbanan skulle räddas. Och en dag före riksdagens beslut om motionskraven har kommunikationsministern bekantgjort att han tänker bifalla kraven. Då funderar man: Hur vore det med bättre kommunikationer mellan regering och riksdag? Kanske också det är en uppgift för en kommunikationsminister.

Trots en lätt förvirring i fråga om handläggningen får vi nu hoppas att beslutet är klart, så att glädjen kan bli varaktig för alla oss som inser Västerdalsbanans oerhörda betydelse.

Hoten om trafiknedläggelse på våra järnvägar beror främst på utgångspunkten att ett företagsekonomiskt betraktelsesätt skall tillämpas när det gäller järnvägstrafiken. Om vi hade ett samhällsekonomiskt betraktelsesätt vore alla de nedläggningsturer som gällt Västerdalsbanan uteslutna.

Ett bevarande av persontrafiken mellan Borlänge och Malung är ett första steg. I ett andra steg måste persontrafiken förlängas till landets södra fjällområden. Sker inte detta, kommer det om några år återigen att utbryta en debatt på företagsekonomisk basis om Västerdalsbanans framtid.

Inom Malungs kommuns norra delar ligger landets södra fjällområde. Detta fjällområde ligger på nära avstånd från södra och mellersta Sverige. I en satsning på fritids- och rekreationspolitik för de vanliga människorna är goda förbindelser till den södra fjällvärlden, som är ytterst attraktiv under både vinter och sommar, naturligtvis nödvändiga.

Det krävs alltså en utbyggnad av Västerdalsbanan till i första hand Sälen och senare till Särna. Motivet är den oerhörda vinst ur trafiksynpunkt och även trafiksäkerhetssynpunkt som en direktförbindelse med fjällvärlden skulle vara. Dessutom är det en stor miljövinst, eftersom Västerdalarna är ett försurningskänsligt område. Under högsäsong besöks denna del av fjällvärlden av ca 50 000 människor. Det finns 30 000 turistbäddar som man kan utnyttja per vecka. Det betyder att det varje vecka företas ungefär 60 000 enkelresor till och från Sälenfjällen. Dessa resor sker nu huvudsakligen med bil.

Man kan säga att de skäl som kommunikationsministern nu anger för fortsatt persontrafik är regionalpolitiska. Ett annat motiv för utbyggnad av Västerdalsbanan i hela dess längd är den svaga arbetsmarknaden i denna del av landet. I ett första skede blir det anläggningsarbeten. På längre sikt gäller det nya jobb i turistnäringen men även möjligheter för skogs- och träindustrin att utvecklas genom förädling.

Ett återuppsyggande av bandelen Malung-Särna, som det är fråga om, är ett utmärkt exempel på arbeten som kan utföras med samhällsinsatser, t. ex. i AMS-regi. Det saknas som sagt inte meningsfulla objekt i dagens arbetslöshetstider utan snarare visa beslut. Ett sådant vist beslut är att satsa på Västerdalsbanan i hela dess längd.

I en sådan satsning måste naturligtvis ingå att hela banan elektrifieras och

Onsdagen den  
25 april 1984

*Anslag till statens  
järnvägar, m. m.*

att upprustningar görs för snabba och säkra förbindelser samt att stationer och hållplatser rustas upp.

Herr talman! Tåget är suveränt när det gäller persontrafik i fråga om både komfort och snabbhet. Och det är miljövänligt. Tåget är bra för godsbefordran, och då inte minst för samhällsekonomi. Fungerande järnvägstrafik är ett utmärkt regionalpolitiskt instrument. Det löfte som kommunikationsministern har avgett om persontrafiken mellan Malung och Borlänge är en framgång och en sporre till en fortsatt utbyggnad. Än en gång måste framhållas den folkliga opinionsbildningens betydelse. Den har vunnit ett första steg – nu återstår ett andra.

Herr talman! Jag yrkar bifall till reservationerna 12 och 13, vilket också innebär bifall till min motion 552 på samtliga punkter.

**Anf. 59 GUNNEL JONÄNG (c):**

Herr talman! Jag har lärt mig något nytt i dag: Regeringen är offensiv när den skär ned SJ-anslaget för investeringar med 200 miljoner och medverkar till att lägga ned järnvägar. Det är onekligen en ny tolkning av begreppet offensiv.

Jag vill, herr talman, först ta upp frågan om länshuvudmännens ansvar. Det finns vissa oroande tendenser som har märkts i Ljusdals kommun, där ett antal mindre bussföretag kommit i kläm och där X-Trafik, dvs. länstrafikbolaget, hotar att ta över företagets både bussar och trafiktillstånd. Det är orimligt att en länshuvudman åter ut de mindre bussföretagen. Det är inte fördelaktigt för någon. Länshuvudmännens uppgift bör vara att samordna trafikresurserna och att köpa de tjänster som behövs – inte att köpa upp företag och därmed dra på sig stora kostnader som i sista hand drabbar kommunerna och resenärerna.

Regeringen aviserade ju en utvidgning av länshuvudmännens ansvarsområde, men i en motion har vi från Gävleborgscentern avisat detta. Det har också utskottet gjort i sitt betänkande.

Om kompletteringstrafik, skolskjutsar och skärgårdstrafik överförs till länsbolagen, är riskerna stora för många privata buss- och taxiföretag. Nedläggningarna av mindre trafikföretag kan komma att ta fart. Det är oacceptabelt. Vi går ju i Sverige in för att stärka småföretagen och bevara sysselsättningen, inte minst i utsatta regioner. Då får det här inte motarbetas av andra intressen, inte heller av regeringen. Det är angeläget att regeringen beaktar detta framöver.

Järnvägen Ljusdal–Hudiksvall är nedläggningshotad. Det skulle vara mycket negativt för utvecklingen i de här delarna av Hälsingland, om det blev en nedläggning. Hela bygden sluter upp kring järnvägsbanan, liksom kommunerna Ljusdal och Hudiksvall.

En arbetsgrupp har bildats för att rädda trafiken på Ljusdalsbanan. I en skrivelse till transportrådet framhåller aktionsgruppen att styrelsen för länstrafiken i Gävleborgs län, X-Trafik AB, kräver att Ljusdalsbanan överförs till riksnätet.

Följande skäl anges:

Trafikmässiga skäl talar för järnvägen. Järnvägen är betydligt bekvämare för trafikanterna än busstrafik.

Rälsbussresa mellan Ljusdal och Hudiksvall ingår ofta som en del i en längre resa på järnvägsnätet. Tas persontrafiken på järnvägslinjen bort, riskerar man att en stor del av de långdistansresor som startar eller slutar i någon ort utmed linjen kommer att ske med annat transportmedel, exempelvis privatbil.

Mellan Hudiksvall och Ljusdal samt mellanliggande orter finns det ett stort behov av service och arbetsresor. Detta tillgodoses bäst med rälsbunden trafik.

Regionalpolitiska skäl talar också för järnväg. Ljusdalsbygden och Dellenbygden har under efterkrigstiden drabbats av en kraftig minskning av antalet arbetstillfällen, först i samband med jordbrukets rationalisering och sedan i samband med skogsbrukets rationalisering. Under den senaste tioårsperioden har en nedgång börjat också inom industrisektorn. Nedläggningar och hot om framtida nedläggningar plågar ständigt invånarna i området. Att med denna utvecklingsbild ytterligare försämma förutsättningarna för arbete och utkomst måste vara förkastligt. En nedläggning av persontrafiken på Ljusdalsbanan kommer med största sannolikhet också att leda till att även godstrafiken försvinner inom något eller några år.

Miljömässiga skäl talar för järnväg. Ljusdalsbanan är elektrifierad och ger därför inte upphov till några utsläpp av avgaser. En överflyttning av persontrafiken till landsvägsbussar leder till att utsläppen av kväveoxider och svaveloxider kommer att öka och därmed bidra till försurningen av vår natur. Ett bibehållande av järnvägstrafiken leder till ett mindre utsläpp på ca 20 ton kväveoxider per år. Miljöfördelen har av kommunens utredare Scantrak uppskattats vara värd ca 2 milj. kr. per år.

Sammantaget, skriver aktionsgruppen, är det samhällsekonomiska fördelar med järnvägsdriften. En nedläggning av järnvägstrafiken medför ökade väggkostnader för samhället, ökade kostnader för trafikanterna på grund av tidsuppostring, störningar i miljön och merkostnader till följd av trafikolyckor. Sammantaget blir de samhällsekonomiska kostnaderna 1–3 milj. kr. högre, om man väljer att lägga ned persontrafiken på järnvägen och överflytta den till bussar.

Aktionsgruppen understryker också, att om järnvägen rustas till ett skick som medger 90 km hastighet och om turtätheten ökas för att bättre passa såväl övergångspassagerare som pendlare, kommer på sikt inkomsterna från såväl person- som godstrafiken att mångdubblas till glädje och nytta för både ortens befolkning och dess näringsliv och turism.

Jag vill dessutom anlägga försvars- och allmänna beredskapssynpunkter på frågan. Tidigare har järnvägstrafiken Kilafors–Söderhamn lagts ned. Är det verkligen klok politik att totalt avskära förbindelserna mellan inlandet och kusten för så stora områden som det här blir fråga om?

Som jag sade tidigare ställer hela bygden upp kring Ljusdalsbanan och dess bevarande. Representanter för både Ljusdals och Hudiksvalls kommuner

har varit nere och uppvaktat kommunikationsministern och framställt krav på att banan skall bevaras och överföras till riksnätet.

Jag utgår från att länets riksdagsmän lyssnar på folkopinionen och ställer upp för ifrågasvarande reservation, även om det naturligtvis ser litet illavarslande ut att varken det socialdemokratiska partiet eller moderata samlingspartiet synes ha något större intresse för de nedläggningshotade banorna.

Jag måste få ställa en direkt fråga till Olle Östrand, som sitter med i trafikskottet: Tänker du rösta på den majoritetsskrivning beträffande Ljusdalsbanan som du har skrivit under på, dvs. går du regeringens ärenden, eller kommer du att rösta på ifrågasvarande reservation och därmed gå hemmaopinionens ärenden? Det bör vara viktigt för oss här och även för Gävleborgarna att få veta det. I X-Trafiks styrelse har dina egna partikamrater varit med om att begära att Ljusdalsbanan återförs till riksnätet. Och om du inte här i riksdagen är beredd att arbeta för att banan överförs till riksnätet, hur är det då i transportrådet – är du beredd att där arbeta för att banan överförs till riksnätet?

Herr talman! Med det sagda vill jag yrka bifall till de reservationer som underskrivits av centerpartiets representanter.

I detta anförande instämde Gunnar Björk i Gävle (c).

**Anf. 60 OLLE ÖSTRAND (s) replik:**

Herr talman! Helt kort: Hade Gunnel Jonäng lyssnat på mina inlägg tidigare i debatten hade hon inte behövt ställa frågorna. Av dem framgår det klart och tydligt att jag kommer att stödja propositionen i det här avseendet, vilket innebär att jag inte kommer att stödja den motion som Gunnel Jonäng har undertecknat.

Det viktigaste för mig – och för människorna i den här regionen, tror jag – är att de får en tillfredsställande kollektivtrafikförsörjning. Om den blir på landsväg eller järnväg har mindre betydelse. Persontrafiken mellan Söderhamn och Kilafors har varit nedlagd i, tror jag, tio femton år. Under den tiden har det byggts upp en mycket fin trafikförsörjning på landsväg. Och jag har inte någon gång under dessa år mött en människa någonstans i dessa bygder – kanske med undantag för Gunnel Jonäng – som tyckt att vi har fått sämre kollektivtrafikförsörjning Söderhamn–Kilafors–Bollnäs än vad vi hade tidigare.

**Anf. 61 RUNE JOHANSSON (s) replik:**

Herr talman! Två korta kommentarer: Först och främst tycker jag att Gunnel Jonäng skulle ta det som en framgång varje dag hon lär sig något nytt – det är inte att förakta.

Sedan har jag en fråga till henne: Vad har Gunnel Jonäng för belägg för att godstrafik inte kan fungera på en bandel där det inte finns persontrafik? Det kan vara intressant att få uppgift om vad det finns för belägg för ett sådant påstående.



**Anf. 62 GUNNEL JONÄNG (c) replik:**

Herr talman! Först vill jag säga till Olle Östrand: Jag har lyssnat på hans anförande men fann det ändå angeläget att verkligen få klarhet i hur han tänker rösta. Jag tycker att det är väldigt viktigt för oss som bor i dessa bygder – det gäller inte minst väljarna naturligtvis – att få veta hur riksdagsmännen ställer sig i olika frågor och hur man lyssnar på folkopinionen hemifrån. Jag kan hålla med Olle Östrand på en punkt, nämligen att det viktigaste är att vi har tillfredsställande kollektivtrafik och att det är viktigt att vi har snabba och bra kommunikationer. Däremot kan jag inte hålla med om att det gör detsamma om kommunikationerna sker på landsväg eller om de sker via järnvägstrafik. Det är faktiskt en mycket betydelsefull skillnad. Det har från flera håll talats om hur viktig just järnvägstrafiken är för en bygd och hur den verkligen upplevs som en symbol för utveckling. Jag har också, genom att hänvisa till aktionsgruppens skrivelse, försökt att redovisa att man sannerligen inte samhällsekonomiskt tjänar några pengar på att flytta över trafiken från järnväg till buss, som en del tycks tro.

När det gäller frågan om försämring genom nedläggning av järnvägstrafiken Bollnäs–Kilafors–Söderhamn är jag helt övertygad om att Olle Östrand, som bor vid kusten, inte har märkt några försämringar. Men jag som bor i Bollnäs, i inlandet, har verkligen märkt de försämringar som enbart busstrafik innebär. Det tar betydligt längre tid att försöka "fortskaffa sig" per buss mellan Bollnäs och Söderhamn. Vad jag är rädd för i det här sammanhanget är att man, när man lägger ner järnvägstrafiken, medverkar till att utarma en bygd där det redan nu finns betydande svårigheter.

**Anf. 63 OLLE ÖSTRAND (s) replik:**

Herr talman! Skulle man dra kontentan av Gunnel Jonängs patetiska påstående att man utarmar en bygd, skulle det innebära att Bollnäs hade utarmats successivt under de 10–15 år som persontrafiken på järnväg varit nedlagd mellan Bollnäs och Söderhamn. Men det är precis tvärtom, Gunnel Jonäng. Bollnäs har haft en fin utveckling under de 10–15 år som trafiken har varit nedlagd. Gunnel Jonängs påstående stämmer inte ett endaste dugg.

Gunnel Jonäng påstår att det är mycket bekvämare att åka på järnvägen mellan Ljusdal och Hudiksvall. Då kan man ställa sig frågan: Hur kan det komma sig att persontrafiken på landsväg mellan Ljusdal och Hudiksvall under de senaste två åren har ökat med 82 %, medan persontrafiken på järnväg under samma period har minskat med 15 %? Ökningen har varit över 80 % på landsväg och minskningen 15 % på järnväg. Med andra ord är det riktigt som jag påstår, och det är en åsikt som vi socialdemokrater står bakom, att vår uppgift här i riksdagen är att skapa förutsättningar för människorna ute i de här bygderna att få en tillfredsställande kollektiv persontrafikförsörjning. Då har det mindre betydelse om den sker på järnväg eller på landsväg. Det viktigaste är att man har en tillfredsställande persontrafikförsörjning. X-Trafik, som är ett mycket fint länsbolag för Gävleborg, har haft en ökning av trafiken under de senaste åren på ungefär 50 %. Det innebär att X-Trafik sköter den här uppgiften på ett mycket

*Anslag till statens  
järnvägar, m. m.*

förnämligt sätt. Jag tror att X-Trafik kan använda dessa 2 milj. kr. som det innebär i statsbidrag, om man nu flyttar över trafiken på landsväg mellan Ljusdal och Hudiksvall, på ett sätt som innebär en ännu bättre och mer turtät persontrafik mellan dessa två kommuner.

**Anf. 64 RUNE JOHANSSON (s) replik:**

Herr talman! Jag konstaterar helt kort att Gunnel Jonäng slänger omkring sig påståenden som hon inte har det minsta belägg för. Hon kunde inte med ett enda ord bevisa riktigheten i sitt påstående att godstrafik inte kan fungera på en bandel där det inte går persontrafik.

**Anf. 65 GUNNEL JONÄNG (c) replik:**

Herr talman! Först vill jag till Olle Östrand säga att det väl inte är så konstigt om persontrafiken på landsväg har ökat mellan Ljusdal och Hudiksvall och att järnvägstrafiken har minskat. Det är ju helt uppenbart att det blir så om man har förbindelser som inte passar resenärerna. Jag vet inte om det är uppsåt som ligger bakom detta. Men jag vet att när det gäller Bollnäs-Söderhamn räknade SJ t. ex. inte de biljetter som såldes i Kilafors. Det var mycket märkliga turer därvidlag. Olle Östrand vet ju själv att det har skrivits mycket om förbindelser som inte passar resenärerna. Man har klagat över att rälsbussen mellan Ljusdal och Hudiksvall har gått innan de fjärrgående tågen kommer, osv. Då är det inte att undra på att man får den här utvecklingen – och det är väl möjligt att det är den utvecklingen som i varje fall en del arbetar för.

Att Olle Östrand sedan säger att det är lika bra att åka buss som att åka med järnväg tycker jag ändå är märkligt. Har Olle Östrand inte alls någon känsla för människor – och för trafiksäkerheten, som ju är betydligt större när det gäller tågtrafik? Socialdemokraterna har aldrig varit särskilt bra på det här med miljöfrågor, så jag förstår att Olle Östrand inte har mycket till övers för argumentet att busstrafik innebär mer av avgaser och liknande problem och därför också ur den synpunkten är sämre än järnvägstrafik.

Sedan är det så, att Bollnäs inte har utarmats trots att järnvägstrafiken blev nedlagd. Och vad beror det på? Ja, det beror på att vi under ett antal år hade en icke-socialistisk regering, som satsade på landsbygden. Vi hade möjligheter att bygga, vi satsade på småföretagsamheten osv. Detta, tillsammans med att vi har en god kommunalpolitik i Bollnäs, har gjort att Bollnäs inte har utarmats utan är en progressiv kommun. Men därmed är inte sagt att inte kommunikationerna kan vara bättre.

Rune Johansson ställde frågan om gods. Jag vet att det t. ex. på Bollnäs-Orsa-banan går något godståg. Men vad jag refererade var de synpunkter som aktionsgruppen anförde i sin skrivelse. Man har där tagit upp frågan vad som kommer att hända med godstrafiken. Jag kan naturligtvis hålla med om att ingen kan säga med hundraprocentig visshet hur det kommer att gå. Men att det finns risk också för godstrafiken framöver, det måste ändå vara uppenbart.

**Anf. 66 BERTIL MÅBRINK (vpk):**

Herr talman! Det är väl ganska onödigt att fråga Olle Östrand hur han kommer att rösta i det här ärendet. Olle Östrand har aldrig varit särskilt intresserad av de lokala opinionerna; han har som riksdagsledamot alltid varit lojal mot regeringen, statsapparaten, de centrala byråkraterna och experterna. Det finns många exempel på det. Jag tänker därför inte upprepa den frågan till Olle Östrand – han har ju för resten redan svarat på den.

Jag har i motion 1281 yrkat att bandelen Ljusdal–Hudiksvall skall överföras till riksnätet. Detta yrkande avvisas av utskottsmajoriteten. Transportrådet har gjort en ekonomisk analys av nämnda bandel och kommit fram till att persontrafiken går med förlust. Man har då föreslagit huvudmannen för länstrafiken i Gävleborg att avgöra om man vill behålla persontrafiken och i så fall betala SJ en betydande summa eller lägga ned persontrafiken och erhålla ersättning för att bedriva persontrafiken på nämnda sträcka med buss.

Något mer motsägelsefullt ekonomiskt resonemang har jag svårt att finna. Hur det skulle kunna vara god samhällsekonomi har jag också mycket svårt att förstå. Men meningen är väl att man inte skall förstå det.

Som Gunnel Jonäng tidigare sagt har det utvecklats en stark opinion i området mot det sätt på vilket bandelen Ljusdal–Hudiksvall hanteras och mot att staten på kommuner och landsting i länet övervältrar ansvaret för att avgöra om man skall fortsätta med persontrafiken eller om man skall lägga ned persontrafiken på järnvägen och i stället bedriva persontrafik med buss.

Denna starka opinion – det gäller också Ljusdals och Hudiksvalls kommuner – accepterar inte detta. Ljusdals och Hudiksvalls kommuner har sagt nej, och kräver att bandelen skall överföras till riksnätet. Jag tycker det är en riktig tanke. Ansvaret för järnvägstrafiken skall ligga på de centrala myndigheterna. De bandelar som finns kvar skall finnas kvar, och det skall också bedrivas persontrafik på dem.

Man har kritiserat transportrådets utredning om persontrafiken på bandelen Ljusdal–Hudiksvall, och det har man gjort med all rätt. Transportrådets utredning är bristfällig. Jag skall ta två exempel.

För det första har man i de kalkyler man gjort inte räknat in godstrafiken. För det andra har man räknat med dieseldrivna lok på denna bandel, trots att bansträckan är elektrifierad. Det är nämligen billigare med eldrift än med dieseldrift.

Visserligen är de eldrivna rälsbussar vi nu har förslitna och har snart tjänat ut, och det finns inga nya. Men det kan ju inte vara ett argument för att lägga ned persontrafiken! Det borde ju i stället vara ett argument för att utveckla nya, eldrivna rälsbussar. Det vore ju lämpligt att exempelvis AGV i Gävle fick uppgiften att göra det, kanske tillsammans med ASEA. AGV i Gävle dras också med betydande svårigheter att kunna behålla den arbetsstyrka man har.

Olle Östrand sade tidigare i debatten att transportrådet är ett mycket bra serviceorgan för länshuvudmännen i olika län. Gud bevara mig för serviceorgan som lägger fram så bristfälliga och undermåliga kalkyler!

**Nr 128**

Onsdagen den  
25 april 1984

---

*Anslag till statens  
järnvägar, m. m.*

Onsdagen den  
25 april 1984

---

*Anslag till statens  
järnvägar, m. m.*

Gunnel Jonäng hade för en stund sedan en dispyt med Olle Östrand om godstrafiken; man befarar att om persontrafiken läggs ned finns risk att också godstrafiken försvinner. Jag tycker inte att man skall avvisa farhågorna för det. Om jag inte är alldeles fel underrättad har man redan i dag förberett en avveckling av godstrafiken. Vagnslaster från Ljusdal till Hudiksvall, en sträcka på knappt sex mil, drar man från Ljusdal ned via Bollnäs till Gävle och därifrån upp till Hudiksvall. Varför gör man det? Är det god samhälls-ekonomi? Styckegods som kommer söderifrån och skall till Hudiksvalls- och Ljusdalsområdet går förbi Hudiksvall upp till Sundsvall. Där lastas det över på stora, tunga lastbilar som kör ned till Hudiksvall för avlastning och därifrån vidare till Ljusdal. Har man då inte redan förberett en avveckling av godstrafiken på den här bandelen, när man går till väga på detta sätt?

På de olika platserna lastar man på nytt styckegods, som körs upp till Sundsvall, varpå omlastning sker. Är det då så märkligt att människorna i dessa områden säger att ni också kommer att ta bort godstrafiken? De har ju konkreta belägg för det.

Järnvägen är, herr talman, som redan har sagts många gånger i dag, helt överlägsen alla andra transportmedel ur såväl energi- som miljö- och säkerhetssynpunkt. Låt oss inte göra samma misstag som man gjorde, även om det ligger långt tillbaka i tiden, när man avvecklade spårvagnstrafiken här i landet. Många som var med om det beslutet ångrar sig i dag. Vi får inte göra samma misstag när det gäller de återstående bandelarna. Låt oss ha dem kvar! Det är de centrala myndigheterna som har ansvaret för att denna trafik bibehålls. Det ansvaret skall inte lastas över på kommuner och landsting.

Jag yrkar bifall till reservation 12 punkt 12 r.

**Anf. 67 ELVY NILSSON (s):**

Herr talman! Den 18 december 1965 föreslog dåvarande Kungl. järnvägsstyrelsen att Fryksdalsbanan, dvs. bansträckan Kil-Torsby i Värmland, skulle läggas ner. Men redan någon månad dessförinnan hade kampen för att få behålla banan startat. En kommitté hade tillsatts med representanter för de olika kommunerna längs banan, pengar anslogs och ett målmedvetet arbete med att popularisera banan påbörjades. Man förstod att enda chansen att rädda järnvägen var att få fryksdalingarna att använda den – att visa myndigheterna att banan verkligen behövdes. Även landstinget i Värmland har engagerat sig för Fryksdalsbanan, och också här har en speciell kommitté arbetat för att bevara banan. Därmed har man också understrukit banans betydelse för hela länet.

Det är synnerligen glädjande för mig att i dag här från riksdagens talarstol kunna konstatera att nära 20 års arbete nu har krönts med framgång.

Fryksdalsbanan kommer att tillhöra SJ:s riksnät, och därmed torde dess fortlevnad vara garanterad under överskådlig tid. I och med detta har också kravet i motion 1983/84:1797 av de socialdemokratiska ledamöterna från Värmland uppfyllts, vilket vi noterar med både glädje och tacksamhet.

Men det är klart att tankarna i dag i första hand går till de entusiastiska människor som har stått i spetsen för arbetet på att behålla Fryksdalsbanan.

Jag vill inte undanhålla riksdagen några axplock från detta nära 20-åriga arbete.

Herr talman! Redan 1966 gjordes den första uppvaktningen för regeringen och kommunikationsministern, som då hette Olof Palme. "Gå hem och säg till fryksdalingarna att ta tåget, då får ni säkert också behålla det", var budskapet från Palme den gången, ett budskap som kommittén har gjort till sin ledstjärna och som nu också lett fram till målet. Uppvaktningarna för såväl kommunikationsministrar som andra berörda myndigheter har blivit många genom åren, och argumenten för banan har blivit bärkraftigare för varje gång.

En speciell film om Fryksdalsbanan är ett inslag i arbetet på att popularisera banan liksom affischer, brevmärken, tågvärdinnor under sommarmånaderna, reselotterier m. m. För att minska kostnaderna för SJ har inte mindre än sex stationshus genom kommunernas försorg sålts och ersatts med väntkurer. De stationshus som finns kvar har snyggats upp, målats och tapetserats. Gardiner och blommor i fönstren har skapat en trivsam miljö – allt för att popularisera banan och få allt fler människor att välja tåget.

Själv har jag praktiskt taget varje år i motioner och anföranden i riksdagen sökt vittna om detta arbete och denna utveckling. Senast i förra årets järnvägsdebatt uttalade jag förhoppningen att transportrådet i sin prövning av riksnätets omfattning skulle ta hänsyn till den faktiska utvecklingen av persontrafiken på Fryksdalsbanan. Behöver jag säga att jag i dag är lycklig över att transportrådet och kommunikationsministern verkligen också har tagit denna hänsyn?

Men herr talman! Även om vi i dag alltså har anledning att vara glada åt att Fryksdalsbanan har räddats, är ytterligare tre bandelar i Värmland föremål för nedläggningsprövningar. I motion 1983/84:1778 från socialdemokraterna i Värmland tar vi upp inlandsbanans nedre del, dvs. sträckan Lesjöfors–Kristinehamn. Vi begär att riksdagen skall rekommendera transportrådet att avvakta med den slutliga prövningen av alternativa trafiklösningar på samma sätt som gäller med inlandsbanan i övrigt. Vi anser detta vara helt motiverat med hänvisning inte minst till den turistsatsning som skall ske i sommar i samarbete med kommuner och landsting längs hela sträckan samt med transportrådet och glesbygdsdelegationen. Vi tycker att det är ett rimligt krav att prövningen skall gälla hela banan och att man alltså inte skall amputera bort den nedersta delen.

Riksdagen har också i beslut 1981 slagit fast att staten skall ha ett ansvar för hela den nuvarande inlandsbanan liksom behovet av att en fortsatt målmedveten upprustning av banan kommer till stånd. Även denna bandel kan redovisa en betydande ökning av persontrafiken under de senare åren, och dessutom är ett bibehållande av banan motiverat av beredskapskäl liksom av kravet på möjligheter till transport av torv och liknande naturtillgångar. Kraven i motionen att man skall avvakta med den slutliga prövningen sammanfaller också med vad Värmlandstrafik AB har framhållit i sitt yttrande till transportrådet.

Nr 128

Onsdagen den  
25 april 1984

---

*Anslag till statens  
järnvägar, m. m.*

För att understryka den vikt som vi anser att denna fråga har yrkar jag bifall till motion 1983/84:1778, även om jag är medveten om att det är föga meningsfullt gentemot ett enigt utskott.

Ytterligare två bandelar i Värmland är berörda av de pågående nedläggningsprövningarna, nämligen Ställdalen-Kil och Arvika-Mellerud. Då det gäller Arvika-Mellerud har dock transportrådet beslutat avvakta med sitt ställningstagande till hösten för att möjliggöra att i bedömningen ta med sommarturismens inverkan på persontrafiken på bandelen. Skulle det slutliga beslutet i transportrådet innebära en övergång till busstrafik, har vi socialdemokrater från Värmland i motion 1983/84:704 understrukt vikten av att de aktuella vägsträckorna håller god vägstandard. Vi har i motionen förutsatt att det i de fall där järnvägstrafik skall ersättas med buss torde vara nödvändigt att speciella resurser avsätts för att erforderliga upprustningar skall kunna vidtas. Jag understryker också här detta krav.

**Anf. 68 TREDJE VICE TALMANNEN:**

Jag vill göra kammarens ledamöter uppmärksamma på att meddelande om kvällssammanträde nu har anslagits.

**Anf. 69 BERTIL JONASSON (c):**

Herr talman! För att förkorta debattlängden vill jag ansluta mig till de principer som Rune Torwald och Anna Wohlin-Andersson har redovisat tidigare i dag.

Det har varit en lång debatt om järnvägsfrågorna, och den är ännu inte slut. Det är naturligt med hänsyn till den viktiga roll dessa spelar. Järnvägarna utgör i alla fall grundstommen i vårt trafiknät.

De mindre bandelarna – oftast kallas de olönsamma – måste placeras in i sitt rätta sammanhang när bedömningen skall göras av deras framtida öde och av lönsamheten i stort. Här tror jag att många bedömer lönsamhet och nödvändighet alltför ensidigt. Man glömmer bort effekterna för godstrafikförsörjning, näringsliv, sysselsättning, försvars- och beredskapsfrågor m. m.

Jag har begärt ordet för att tala litet om motion 666 till detta riksmöte, där Jan Hyttring och jag har tagit upp fyra bandelar i Värmland som hotas av nedläggning. Det är Fryksdalsbanan Kil-Torsby, järnvägslinjen Arvika-Årjäng-Mellerud, linjen Kristinehamn-Lesjöfors och linjen Kil-Deje-Daglösen. Dessa bör enligt vår uppfattning tillföras riksnätet. Den meningen har vi från centern drivit länge, dock utan att få stöd.

Dessa bandelar är ur näringspolitisk synpunkt högst nödvändiga, varför man får se deras lönsamhet i ett vidare begrepp än bara hur mycket pengar som flyter in på den rena trafiken. De behövs för att upprätthålla sysselsättningen på en så hög nivå som möjligt i de områden där de drar fram. De mindre bandelarna – och inte minst de linjer som jag här berört – utgör ur persontransportsynpunkt viktiga leder för att få trafikanterna fram till de s. k. huvudlinjerna. Vi skall ha klart för oss att dessa mindre bandelar förstärker det totala nätets lönsamhet. Det får man inte bortse från när man diskuterar de här frågorna.

Om man tvingas ta bil den första biten, kanske det är många som fortsätter hela resan ut med bilen. Det är också något som man bör tänka på.

Många flera argument skulle här kunna dras fram. Det väsentliga är att glesbygdens folk också har tillgång till någorlunda goda kommunikationer och att man inte av ensidiga besparingsskäl drar in bandelar med nedlagda företag och större arbetslöshet som följd.

Det är glädjande att i dag konstatera att vår motion i vad gäller Fryksdalsbanan Torsby–Kil genom regeringens aviserade förslag synes bli tillgodosedd. Elvy Nilsson har nyss talat för Fryksdalsbanan och lämnat en hel del data, och jag kan för att spara tid instämma i hennes synpunkter på nödvändigheten osv.

Men Elvy Nilsson nämnde också vad socialdemokratiska ledamöter har gjort. Jag skall inte gå igenom allt vad vi från centerns sida har gjort – det finns att läsa – men om rätt skall råda bör jag påminna om att alla de motioner som har väckts och uppvaktningar som har gjorts om banans bibehållande har haft centerursprung.

Det är emellertid inte sådant vi skall käfta om, utan här är det fråga om att få resultat. Det är bra att man nu inser att i varje fall den här bandelen är nödvändig att bibehålla inom riksnätet. Jag är tacksam för det, och det har jag redan tidigare i dag personligen talat om för kommunikationsministern.

Jag skall inte polemisera på det sätt som har skett av ledamöter från andra län om hur mina värmländska kamrater kommer att rösta. Det gjorde de mycket med oss när vi satt i regeringsställning och de var i opposition, men jag tycker inte den sortens resonemang egentligen så mycket bidrar till att förbättra situationen.

En sak vill jag ändå framhålla här, och det är att man får lov att fortsätta med att ta in flera bandelar i riksnätet, på sätt som vi i centermotionen har framfört. De perifera delarna måste få goda kommunikationer, som också ger möjligheter till arbete och utkomst i hemorten. Detta vinner man om man röstar på de centerreservationer som har avgivits, och därför vill jag, herr talman, yrka bifall till dessa. De är reservationerna 2, 4, 6, 8, 9 a, 12 och 16.

**Anf. 70 TORE CLAESON (vpk):**

Herr talman! Vänsterpartiet kommunisterna har till årets riksmöte i en rad olika motioner tagit upp brister och problem i samband med nedläggningen av persontrafik på olika järnvägslinjer. I motionerna har bl. a. pekats på svårigheterna för kommuner och länshuvudmän att bibehålla järnvägstrafik till följd av innehållet i bestämmelserna för statsbidrag, som klart gynnar en övergång till landsvägstrafik med buss. Regeringen har klart uttalat att syftet med det särskilda statsbidraget är att underlätta övergången från järnvägs- till landsvägstrafik.

Sven Henricsson har tidigare i debatten tagit upp de stora, övergripande frågorna mot bakgrund av 1979 års trafikbeslut. Tyvärr har förhoppningarna om att en social, ekologisk och energipolitisk grundsyn skulle få ökat utrymme inom trafikpolitiken inte infriats. Jag skall i detta inlägg kommentera några motioner som gäller problem inom Stockholmsregionen och dess närmaste omgivning.

Onsdagen den  
25 april 1984

---

*Anslag till statens  
järnvägar, m. m.*

I motion 1017 tas frågan upp om en ny sträckning av norra stambanan mellan Stockholm och Gävle. Motion 1773 tar upp en del av trafiksituationen i Södermanlands län och persontrafiken på sträckorna Åkers styckebruk-Strängnäs och Oxelösund-Flen. Ledamöter från de fyra riksdagspartier som har representanter från Södertälje tar i motion 817 ånyo upp frågan om en upprustning av Södertälje Södra järnvägsstation.

Norra stambanan mellan Stockholm och Gävle hör till landets mest trafikerade bandelar. Det gäller sträckan Stockholm-Uppsala, och i än högre grad Stockholm-Märsta.

Förbi Gävle slussas samtliga fjärrtåg till Östersund-Storlien, till Sundsvallsdistriktet och till övre Norrland. Vid Uppsala tillkommer hela Dalatrafikerna Sala-Borlänge-Mora. De får trängas med Uppsalapendeln, som ensam står för en intensivare trafik än vad som förekommer på många andra järnvägslinjer i Sverige. Vid Märsta tillkommer SL:s pendeltåg till Södertälje. Stora svårigheter att hålla trafiken i gång uppkommer också med jämna mellanrum. Försenade fjärrtåg stör den lokala trafiken, och förseningar i den senare påverkar omedelbart den förra. Speciellt vintertid blir problemen ibland så gott som olidliga.

Ett ytterligare spår skulle ge en avlastning som direkt skulle lösa de värsta svårigheterna. Det bör dock inte läggas tillsammans med den befintliga sträckningen. En ny sträckning genom Uppland bör väljas. Den skulle kunna lösa problemet med överbelastningen på sträckan, och den kan ges en dragning som gynnar såväl de nordöstra delarna av Storstockholm som Nordupplandsregionen.

I Stockholms läns landsting har frågan om Roslagsbanans fortsatta öden länge debatterats. Här finns nu möjligheter till kombinerade lösningar.

I samband med den ombyggnad vid Stockholms central som SJ nu förbereder bör en ny sträckning av norra stambanan planeras in.

Det förslag som vi vill få utrett kan beskrivas på följande sätt: Ett nytt spår bör utgå från Centralen, följa de befintliga spåren genom Hagalundstunneln och omedelbart därefter vika av österut. Genom planfria korsningar tas spåret över E 4:an vid Ulriksdal, förbi Brunnsvikens nordspets, förs i tunnel genom berget vid Bergshamra och på en ny högbro över Edsviken för att sedan i Danderyd anslutas till Roslagsbanans nuvarande sträckning. Denna iordningställs sedan upp till Rimbo, återuppbyggs därifrån till Hallstavik och nybyggs vidare genom Norduppland förbi Hargshamn, Östhammar och Öregrund upp till Marma, omedelbart söder om Dalälven. Där förenas den med nuvarande sträckning av norra stambanan och förs sedan som dubbel-spår över den befintliga, nybyggda bron vid Älvkarleö och vidare upp till Gävle. Detta kan då bli sträckningen för alla fjärrtåg mot Norrland.

Herr talman! Så här långt har vi resonerat med sakkunniga på området. Vi har kommit fram till en som vi tycker bra lösning, som i varje fall är värd ett bättre öde än det som föreslås från utskottets sida. Vi vill alltså att vårt alternativ skall utredas.

En utbyggnad av systemet i enlighet med vad vpk föreslog i fjolårets motion 1982/83:622 om en järnvägsförbindelse med Finland via en färjehamn



i Hargshamn bör senare genomföras. Det är också tänkbart att återuppbygga Roslagsbanan från Rimbo till Norrtälje och Kapellskär och på det sättet minska lastbilstrafiken på E 3:an ner till Stockholm.

Knappast någon förbättring av järnvägstrafiken i Sverige är mera motive-rad än den här föreslagna. Den kommer att betala sig inom ett fåtal år. Den löser lokala trafikproblem och ger ett uppsving i en av Sveriges mest utsatta glesbygder.

I vpk-motionen yrkas att riksdagen hos regeringen skall hemställa om åtgärder för en utbyggnad av norra stambanans första del i enlighet med vad som föreslås i motionen.

Jag yrkar bifall till reservation nr 11.

Riksdagen beslutade den 19 december 1983 att bifalla regeringens förslag innebärande betydande förbättringar av lokaltågstrafiken i Storstockhols-regionen. Ett förslag om ett uttalande från riksdagen om att även Södertälje Södra skulle tas med bland de objekt som blir föremål för upprustning avslogs av riksdagsmajoriteten med hänvisning bl. a. till att frågan får prövas av SJ i samband med fortlöpande investeringsplanering. Samma besked ger utskottet nu, för fjärde eller femte gången!

Riksdagen och dess trafikutskott har under flera år ställt sig positiva så till vida att man uttalat att de dåliga förhållandena skulle beaktas och i princip instämt i förslagen om upprustning av Södertälje Södra. Men inte heller i regeringens budgetproposition för 1984/85 finns det några konkreta förslag. Det ger anledning till oro, mot bakgrund av det stora behov av förbättringar som föreligger. Framför allt är det kravet på handikappanpassning och ökad säkerhet som behöver tillgodoses. Även i övrigt måste mycket göras för att öka bekvämligheten och trivseln, bl. a. för barnfamiljer och åldringar. Det gäller t. ex. bättre regn- och vindskydd genom en förlängning av plattform-taken, särskilt då vid plattform 3, där nästan all lokaltrafikverksamhet sker. Det gäller sittplatserna i väntsalen, ett rökfritt utrymme, möjligheten till förtäring vid väntan på tåg, bussar och taxi. Bortsett från vissa arbeten i samband med spårömläggningar o. d. samt årliga reparations- och under-hållsarbeten har det på över 50 år gjorts väldigt litet i fråga om förbättringar för trafikanterna vid Södertälje Södra station.

Många människor varken kan eller vågar använda sig av kollektivtrafiken från och till Södertälje Södra på grund av de brister som finns. Det är till men för en väl fungerande trafikservice, för miljön, för Södertälje kommun och dess invånare. Om inte en ordentlig upprustning snarast kommer till stånd föreligger risk för att detta även kan tas som intäkt för att förslag kommer att läggas fram om att planerad dubbelspårsutbyggnad från Stockholm söderut skall ges en linjesträckning utanför Södertälje.

Herr talman! Det borde nu, efter många års positiva uttalanden och principiella instämmanden från SJ, SL och statsmakterna, vara möjligt att snabbt få fram ett förslag till ombyggnad och upprustning av järnvägsstationen Södertälje Södra.

I förevarande fyrpartimotion föreslås att riksdagen uttalar att en omfattande upprustning av Södertälje Södra järnvägsstation snarast bör komma till

stånd och hemställer till regeringen om förslag härom. Jag yrkar bifall till reservation 5, där motionen i fråga följs upp.

Jag yrkar även bifall till reservation 4, som bl. a. berör frågan om en framtida linjesträckning vid en spårförstärkning för fjärrtrafiken söderut från Stockholm. Utskottet gör uttalandet att utskottet för sin del förutsätter att SJ ur trafikekonomiska synpunkter noggrant kommer att pröva förläggningen av det nya dubbelspåret söder om Flemingsberg. Det är enligt min mening inte tillräckligt. Inte minst miljöhänsynen måste tillmätas stor betydelse.

Herr talman! Slutligen vill jag säga några ord om den motion som i vissa delar berör trafiksituationen i Södermanlands län. Den har redan försämrats och kommer att ytterligare försämrats genom de nyligen genomförda och planerade nedläggningarna av persontrafiken på sträckorna Åkers styckebruk-Strängnäs och Oxelösund-Flen. Trots motståndet från en mycket bred opinion hos den berörda allmänheten, från fackligt håll, från personer på kommunal- och länsstyrelsenivå och trots att olika beräkningar har visat att det knappast varit ekonomiskt befogat har regeringen sanktionerat transportrådets och TGOJ:s nedläggningspolitik då det gäller dessa bandelar.

Transportrådets utredningar, som har visat på ganska stora förluster vid bibehållen persontrafik, har ifrågasatts från olika håll. Alternativa kalkyler har visat på betydligt lägre underskott. Om man tar hänsyn till att godstrafiken blir kvar och väger in samhällsekonomiska och inte bara rent företagsmässiga skäl, finner man att det är synnerligen befogat att nämnda bandelar får behålla och återfå sin persontrafik i minst den omfattning som gällde tidigare. Den berörda allmänheten, resenärerna, kommunala myndigheter och länsmyndigheter synes inte heller ha fått en rejäl chans att verkligen studera och utreda olika alternativ till bibehållande av persontrafiken på järnväg med eller utan statligt, landstingskommunalt eller kommunalt stöd i olika former.

Enligt vår mening bör en ny utredning, eller fortsatt utredning, snarast utföras i samråd mellan SJ och TGOJ, berörda statliga, landstingskommunala och kommunala organ och myndigheter samt fackliga företrädare. Det klart uttalade syftet skall vara att söka bibehålla och återuppta persontrafiken på ifrågavarande järnvägslinjer. Därvid bör det förutsättas att minst motsvarande belopp i form av särskilda statsbidrag som nu utgår vid ersättningstrafik med landsvägsbuss skall kunna utgå.

Herr talman! Jag drog över någon minut i förhållande till den anmälda tiden, men jag kan samtidigt glädja talmannen och kammaren med att vi därigenom också har sparat in en talare från vpk vad gäller de nu behandlade betänkandena.

#### **Anf. 71 ÅKE GUSTAVSSON (s):**

Herr talman! Jag skulle vilja börja med att något kritisera beräkningarna av kostnaderna för två av de nedläggningsprövade banor som vi skall ta ställning till, nämligen Nässjö-Nybro och Jönköping-Vaggeryd-Värnamo. Det gäller de beräkningar som är gjorda av transportrådet. Dessa leder i sig till att man får ett felaktigt underlag.

För det första kan man säga att sedan länstrafikbolaget träffade en överenskommelse med SJ som innebar att man kan utnyttja sig av månadskort, har resandeunderlaget ökat med 50 % på två och ett halvt år.

För det andra är biljettintäkterna, i det här fallet i fråga om banan Nässjö–Nybro frånräknat ändstationerna, dubbelt så höga som de som transportrådet anger i sina beräkningar – något som också visar på en felaktighet i transportrådets beräkningar.

För det tredje ligger transportrådets kostnadsnivå när det gäller övertagandet av banorna 50 % högre än de offerter som statens järnvägar självt har lämnat in till länstrafikbolaget. Detta är enligt min mening mest uppseendeväckande med tanke på att transportrådet sägs ha en medlande och förmedlande roll.

Den fjärde punkt som visar bristfälligheter i transportrådets beräkningsgrunder är de angivna upprustningskostnaderna för de berörda bandelarna.

Länstrafiken har så sent som i april 1984 låtit K-Konsult göra en bedömning av upprustningskostnaderna. Transportrådet anger för sin del att kostnaderna för banan Nässjö–Nybro skulle ligga på 80 milj. kr. I den utredning som gjorts på initiativ av länstrafiken är motsvarande kostnad 40 milj. kr. För banan Jönköping–Vaggeryd anger transportrådet en kostnad på 30 milj. kr. Motsvarande kostnad enligt den av länstrafiken initierade utredningen ligger på 15 milj. kr. Här ligger alltså transportrådet i sina beräkningar dubbelt så högt när det gäller upprustningskostnaderna än vad länstrafikbolaget via sin fristående konsult har kommit fram till.

Detta sammantaget gör att det finns anledning att rikta kritik mot det sätt varpå transportrådet har gjort sina beräkningar. Än mer uppseendeväckande är det, som sagt, att den andra parten, SJ, hamnat på avsevärt lägre beräkningar än detta medlande och förmedlande organ, transportrådet, gjort i sina beräkningar.

När riksdagen 1979 fattade sitt trafikpolitiska beslut hade man sju i och för sig rimliga och riktiga krav när det gällde de banor som skulle falla inom riksnätet. Jag skall kommentera dem en och en. Det gäller banorna Nässjö–Nybro och Vaggeryd–Jönköping.

För det första skall dessa banor utgöra en viktig länk i det interregionala trafiksystemet. Beträffande banan Vaggeryd–Jönköping finns anknötning såväl till den västra som till den södra stambanan. Därmed kan man konstatera att den rimligen utgör en länk i det interregionala trafiksystemet. Beträffande banan Nässjö–Vaggeryd tillgodoser den uppenbart detta krav genom anknötningen till Nässjö med alla de förbindelser som finns därifrån.

För det andra skall dessa banor ha en hög andel interregionala resenärer. Trots att SJ har försökt att flytta över resenärerna till andra banor, kan ändå närmare hälften av resenärerna betraktas som interregionala resenärer.

För det tredje sade man att det skall vara en tillfredsställande trafikvolym. Kontinuerligt har antalet resande ökat på båda banorna. Jag nämnde att ökningen var 50 % på två och ett halvt år – det gäller för båda banorna. På banan Vaggeryd–Jönköping är det t. o. m. så trångt på resorna vid arbetets början och slut att resenärerna får stå, och man har inte fler vagnar att sätta

Onsdagen den  
25 april 1984

*Anslag till statens  
järnvägar, m. m.*

in. Det om något visar väl att här finns ett behov att tillgodose.

Den fjärde punkten var att banorna skall kunna integreras i ett framtida trafiksystem. I de ändpunkter som det handlar om för båda järnvägarna finns det möjlighet till anslutning till det övriga järnvägsnätet. Det är det första man kan säga. Det andra är att det finns en möjlighet till anslutningstrafik med buss. Det innebär att förutsättningarna är mycket goda för att båda dessa banor skall kunna integreras i framtida trafiksystem.

Den femte punkten var att investerings- och driftskostnaderna skulle vara överkomliga. Jag har redan visat på de alldeles felaktiga beräkningar som transportrådet har gjort för investeringskostnaderna. Samma sak kan man säga beträffande driftskostnaderna. Möjligheten att klara driftskostnaderna ökar i takt med att man har fått ett ökat resandeunderlag på de här banorna. Därmed bör också den punkten kunna uppfyllas.

Sjätte punkten var att trafiksäkerhet, miljö, bekvämlighet och tidsåtgång skall beaktas. Det råder väl ganska allmän enighet om att trafiksäkerhet, miljö och bekvämlighet tillgodoses bäst genom spårbunden trafik. Beträffande tidsåtgången skall jag ta ett för människorna mycket konkret exempel som illustration till skillnaden mellan buss och tåg.

På sträckan Nässjö–Nybro tar det med tåg totalt sett, enligt gällande turlista, 138 minuter. Med buss tar det 180 minuter. Det är alltså en skillnad mellan tåg och buss på 42 minuter, till tågets fördel. Restiden blir omkring en tredjedel kortare med tåget i förhållande till bussen.

Då är det rimligt att säga att också detta krav är uppfyllt.

Den sjunde punkten slutligen var att regional- och näringspolitiska effekter skulle beaktas. Vaggeryds kommun har, som de flesta här i kammaren känner till, varit utsatt för väldiga påfrestningar just i näringspolitiska sammanhang. Det är alldeles uppenbart att om järnvägen läggs ned eller banan inte skulle komma att tillföras riksnätet, skulle detta kunna innebära mycket allvarliga följder för Vaggeryds kommun.

Det är också fel, menar jag, att ensidigt se till ekonomisk lönsamhet för en enda sektor inom samhället, särskilt som detta får negativa konsekvenser för resultatet av alla de åtgärder som vidtas inom andra områden för att upprätthålla sysselsättning och samhällsservice i berörda kommuner.

Att mot denna bakgrund ha allt klart till den 1 juli 1985 för eventuell överförande till länshuvudmännen bedömer jag som mycket svårt, framför allt beroende på transportrådets mycket dåliga kalkyler i det här sammanhanget. Jag skulle vilja säga till transportrådet: Gå tillbaka och gör om!

Sammanfattningsvis vill jag konstatera att järnvägen är en viktig pulsåder i Jönköpings län. Genom den samverkan som har etablerats mellan SJ och länstrafiken har också järnvägens regional- och näringspolitiska betydelse ökat. Järnvägslinjerna Nässjö–Nybro och Jönköping–Vaggeryd–Värnamo har ett klart existensberättigande i framtiden även om man tar hänsyn till de sju krav som riksdagen ställde som villkor för att de skulle tillföras riksnätet.

Jag kan också konstatera att resandet har ökat på de båda bandelarna, och det längre, interregionala, resandet är av betydande omfattning. Man kan dessutom fastslå att de positiva regional- och näringspolitiska effekterna,

liksom de trafiksäkerhetsmässiga och miljömässiga fördelarna, med en bibehållen tågtrafik är odiskutabla. Studier visar att upprustningsarbete på banorna medför att det går att kraftigt pressa ned de kostnader som transportrådet har presenterat. Avslutningsvis konstaterar jag alltså att det sker en positiv utveckling av resandet.

Den motion som Catarina Rönnung och jag har väckt avstyrks av utskottsmajoriteten. Jag vill med hänvisning till vad jag här har anfört yrka bifall till reservation 12 avseende momenten 12 b och m.

Under detta anförande övertog talmannen ledningen av kammarens förhandlingar.

I anförandet instämde Helge Klöver, Ingegerd Elm och Nils Nordh (alla s).

**Anf. 72 ARNE FRANSSON (c):**

Herr talman! I det nu aktuella betänkandet behandlas bl. a. anslaget till SJ och anslutning av vissa bandelar till riksnätet. I motionerna nr 358 och 1765 har vi aktualiserat frågan om överförande av bandelarna Nässjö–Nybro och Jönköping–Vaggeryd till riksnätet samt frågan om att järnvägsansluta Pauliström till banan Nässjö–Nybro.

Den säkraste garantin för ett bibehållande av persontrafiken på sträckorna Nässjö–Nybro och Jönköping–Vaggeryd är att överföra dessa bandelar till riksnätet. Det är beklagligt att inte utskottet har kunnat ställa sig bakom detta förslag. Ställningstagandet i reservation nr 12 ligger helt i linje med vår uppfattning, och jag yrkar därför bifall till densamma. Jönköpings läns trafikaktiebolag har i ett yttrande till transportrådet enhälligt föreslagit att bandelen Nässjö–Nybro och Jönköping–Vaggeryd skall föras över till riksnätet. Det innebär att det finns en bred politisk enighet i Jönköpings län om den här inriktningen. Det innebär också att länsborna ser det som angeläget att få behålla persontrafiken på sträckan och att man från länstrafikens sida är beredd att gå in och överta trafiken på järnvägen, om transportråd och regering mot all förmodan skulle komma till ett annat ställningstagande.

Det är beklagligt att utskottet inte har kunnat ställa sig bakom centerkravet på ytterligare 200 milj. kr. för upprustning och underhåll av bandelar m. m. Om dessa medel ställdes till förfogande, skulle de trafiksvaga bandelarna på ett bättre sätt än i dag kunna komma i fråga. Ett bifall till reservation 2 skulle innebära ökade förutsättningar för en fortsatt välbehövlig upprustning av bandelarna Nässjö–Nybro och Jönköping–Vaggeryd.

Utskottet behandlar också det andra yrkandet i motion 358 som berör breddning av järnvägen Vetlanda–Järnforsen med stickspår till Pauliström. Utskottet har tydligen rutinmässigt avstyrkt även det här yrkandet. Det hade funnits skäl att från utskottet ändå avge någon meningsyttring när det gäller hur man ser på detta intressanta projekt. Det är emellertid tur att inte utskottets ställningstagande har varit vägledande för det beslut som regeringen i dag har fattat om att anslå 20 milj. kr. för en breddning av järnvägen

Onsdagen den  
25 april 1984

*Anslag till statens  
järnvägar, m. m.*

Vetlanda–Kvillsfors–Järnforsen och utbyggnad av stickspår till MoDo:s fabrik i Pauliström. Resten av pengarna till projektet, ca 40 milj. kr., delas mellan SJ och berörda intressenter i regionen.

Jag vill passa på att framföra ett varmt tack till kommunikationsminister Curt Boström för det intresse och engagemang som han har visat i denna fråga. Efter många års utredningsarbete kan vi nu skönja ett kommande positivt resultat – detta till glädje för de människor som är verksamma i bygden. Denna breddning och nybyggnad av järnväg är ett positivt inslag i en annars så negativ järnvägsutveckling.

Detta projekt är klart lönsamt. När nu projektet kan förverkligas innebär detta en kraftig ökning av godstransporterna från Vetlanda mot Nässjö, och därmed förbättras också underlaget för ett bibehållande av persontrafiken på den aktuella bandelen. För en positiv utveckling av den östra länsdelen i Jönköpings län är det viktigt och nödvändigt att man också för över bandelen Nässjö–Nybro till riksnätet.

Herr talman! Alla som aktivt arbetar för ett bibehållande av persontrafiken Nässjö–Nybro och Jönköping–Vaggeryd bör i dag stödja centerreservationen nr 12 till utskottets betänkande.

I detta anförande instämde Rune Backlund och Kersti Johansson (båda c).

**Anf. 73 ARNE ANDERSSON i Gamleby (s):**

Herr talman! I trafikutskottets betänkande nr 17 behandlas en rad motioner. Flertalet av dessa är inriktade mot ett bibehållande av trafik på bandelar som varit eller är under prövning i fråga om den framtida trafiken.

Såvitt jag förstår är de flesta medvetna om att det är orealistiskt att tänka sig ett bibehållande av trafik på samtliga de bandelar som är utsatta för prövning.

Herr talman! Jag erinrar mig ett uttalande i denna kammare, av förutvarande kommunikationsministern Claes Elmstedt. Han yttrade: "Det kommer att bli nödvändigt att lägga ned järnvägar." Det kontrasterar en del mot serien av motioner, där det begärs att samtliga provade bandelar skall bibehållas på olika nivåer.

Det vore naturligtvis bra om landets ekonomiska resurser vore sådana att drift vid samtliga bandelar vore möjlig. Nu är läget emellertid inte sådant. Det gäller att avgöra vad som är ekonomiskt realistiskt.

I det område jag själv representerar har det främst gällt att bedöma möjligheten till fortsatt trafik på den smalspåriga bandelen Västervik–Hultsfred–Växjö. Jag har för min del inte funnit det försvarbart att kräva ett bibehållande av persontrafik på denna bandel. I den lokala debatten har detta mitt ställningstagande utsatts för hård kritik. Ofta har kritiken varit onyanserad och politiskt starkt vinklad.

Transportrådet har nu också föreslagit regeringen att persontrafiken Västervik–Växjö nedläggs. Med det uppdrag som transportrådet haft och med det framtagna utredningsmaterialet som grund tycker jag att transportrådet har kommit fram till ett riktigt förslag när det gäller denna bandel.

Den andra bandel jag skall beröra är Västervik–Linköping/Bjärka–Säby. När det gäller denna bandel har jag tillsammans med riksdagskolleger från mitt eget och från Östergötlands län motionerat om ett överförande av denna bandel till riksnätet.

Transportrådet har föreslagit regeringen att bandelen överförs till riksnätet. I går meddelade kommunikationsministern att regeringen kommer att föreslå riksdagen att bandelen Västervik–Linköping överförs till riksnätet.

Det är med stor tillfredsställelse jag noterar detta beslut. Det kommer självklart att ha stor betydelse för den framtida utvecklingen i Västerviksregionen och för en del andra områden med anknytning till Västervik.

Transportrådets och regeringens förslag sammanfaller helt med motion nr 1760, som jag nyss nämnde. Av det skälet, herr talman, finner jag inget motiv för att nu yrka bifall till motionen.

*Anslag till statens  
järnvägar, m. m.*

**Anf. 74 AGNE HANSSON (c):**

Herr talman! Jag skall ta upp frågan om bandelarna Bjärka/Säby–Västervik och Växjö–Västervik. I båda fallen lämnar utskottsmajoriteten utan åtgärd skilda motionskrav om en överföring av de båda bandelarna till riksnätet. I reservation nr 12 föreslår reservanterna från centern och vpk att motionerna skall bifallas.

Såväl bandelen Bjärka/Säby–Västervik som smalspårsbanan Växjö–Västervik har varit föremål för transportrådets ställningstagande. Beträffande Bjärka/Säby-banan föreslår transportrådet regeringen att banan skall tillföras riksnätet, medan man i fråga om smalspårsbanan föreslår en nedläggning.

Med hänsyn till transportrådets förslag om en överföring av bandelen Bjärka/Säby–Västervik till riksnätet är det märkligt att utskottsmajoriteten lämnar kravet i fyrtiomotionen nr 1760 om en överföring till riksnätet helt utan åtgärd. Så klara, övervägande skäl för en överföring till riksnätet föreligger, att ett ställningstagande i den frågan redan nu borde kunna göras av riksdagen.

Banans interregionala karaktär är klarlagd. Resandeunderlaget är stabilt. Den höga banstandarden, bandelens sammanbindning av norra Kalmar län och södra Östergötland med stambanenätet och bandelens regionalpolitiska betydelse är alla entydiga skäl som talar för en överföring till riksnätet. Det är den stora betydelsen ur transportsynpunkt som bandelen har för området i fråga som transportrådet tagit hänsyn till när man föreslagit en överföring till riksnätet.

Enligt uppgift i dag är nu också regeringen beredd att föreslå riksdagen att järnvägstrafiken på denna bana och fem andra banor skall behållas. Det är bra, och jag delar Arne Anderssons i Gamleby tillfredsställelse med beslutet. Regeringen och transportrådet är beredda att behålla banan, men utskottets socialdemokrater och moderater envisas fortfarande med att lämna förslagen om att behålla järnvägen utan åtgärd. Det är märkligt. Frågan är om man känner sig mer övertygad om att behålla banan om regeringen föreslår det än om vi gör det i en motion. Varför är utskottsmajoriteten i dag inte beredd att ta ställning till frågan om en överföring till riksnätet av bandelen Bjärka/

Säby-Västervik när regeringen är det? Jag utgår ifrån att utskottsmajoriteten har kommit på andra tankar när frågan återkommer till riksdagen i form av förslag från regeringen om att banan skall överföras till riksnätet. Det vore orimligt att föreslå och besluta något annat.

Jag går nu över till att behandla banan Växjö-Västervik. Den är den enda nu kvarvarande smalspårsbanan med persontrafik. Även den har behandlats i transportrådet. Majoriteten av transportrådets styrelse föreslår en nedläggning från den 3 juni i år.

I en frågedebatt som jag hade med kommunikationsministern den 3 april i år fick jag besked om att frågan var under beredning i regeringskansliet och att en nedläggning vid den tidpunkt som transportrådet föreslagit inte kunde bli aktuell. Kommunikationsministern sade bl. a. att frågor om trafikens omfattning, turutbud och tillgänglighet, framkomligheten på vägarna för alternativtrafik och förändringar av restiden skall studeras. Enligt kommunikationsministern skall frågan prövas seriöst, varför inga besked kan ges förrän kompletteringar av underlaget har gjorts. Det är trots allt ett fall framåt.

Skulle båda de järnvägar som jag här berört läggas ned, skulle Västervik och norra Kalmar län bli helt utan järnvägsförbindelser. Det är orimligt. Skulle linjen Växjö-Västervik läggas ned inom de närmaste två åren, skulle boende längs vissa delar av banan bli helt utan kollektiva rese möjligheter, eftersom vägarna inte är farbara med buss. Det är heller inte rimligt. Det tar nämligen två år att bygga om vägarna.

Järnvägen Växjö-Västervik är en viktig kommunikationsled i väst-östlig riktning i det aktuella området. Inte minst viktig är den för turistresandet. Den har anknytning sommartid till Gotlandsfärjorna. När samhället på övriga områden gör betydande satsningar för att öka turistresandet i det här landet är socialdemokrater och moderater såväl lokalt som centralt tydligen överens om att lägga ned en mycket viktig bandel sett ur turismens synvinkel.

I frågedebatten för tre veckor sedan sade jag att antalet förbokningar för maj månad uppgick till ca 800. I dag är den siffran fördubblad eller ca 1 650. Det visar att järnvägen Växjö-Västervik är en populär resväg. Tendensen är nu att resandeunderlaget är i tilltagande och inte vikande – bl. a. på grund av att länskortet införts att gälla också för persontrafiken på smalspårsbanan. Det är säkert en av anledningarna till att de anställda, som arbetar med trafiken på banan och som därigenom naturligt nog bäst känner till förhållandena, genom sin fackliga organisation har föreslagit och vågar föreslå att driften för banan bryts ur den gemensamma budgeten. Banan skulle då drivas som kulturjärnväg med egen budget, där banan får bära sina egna kostnader. De som känner till problemen bäst föreslår detta. De tror således inte på SJ:s och transportrådets kalkyler.

Förslaget vore värt att pröva, inte minst för att få belägg för hur de ekonomiska beräkningar som SJ och transportrådet gör och som beslutet sedan skall grunda sig på stämmer överens med verkligheten.

Olle Östrand berörde tidigare i debatten kostnaderna för driften av järnväg och för bussalternativ beträffande bandelen Växjö-Västervik och



påstod att man med bussalternativet skulle få ett fördubblat trafikutbud till halva kostnaden. Det stämmer inte. Då ser man med samma järnvägsfientliga blick som präglar mycket av de beräkningar som SJ och transportrådet tar fram som underlag för beslut vid en nedläggningsprövning.

För det första utgår man då ifrån att det skulle kosta 90 milj. kr. att rusta upp den aktuella bandelen.

För det andra utgår man ifrån en årlig driftkostnad och samkostnader som är lika stora som kostnaderna för att driva trafiken på stambanenätet.

För det tredje bortser man ifrån att vissa boende längs banans sträckning inte med nuvarande vägstandard har möjlighet att utnyttja bussalternativet. För dem gäller sannerligen inte ett fördubblat trafikutbud till en halverad kostnad. För dem gäller motsatsen mer än väl. De kommer att bli helt utan kollektiva rese-möjligheter, om järnvägen läggs ned.

När det gäller kostnaderna både för upprustning och för drift har allvarliga invändningar gjorts, senast av Åke Gustavsson i den här debatten. Jag delar de invändningarna och den kritiken. Från flera håll har man presenterat avsevärt lägre kostnader för att driva trafiken på järnvägen vidare. Det går inte att uttrycka sig så generellt som Olle Östrand gjorde här i debatten.

Dessutom vet naturligtvis de anställda hur illa SJ marknadsför bandelen och hur det skulle kunna gå att förbättra den saken. I dag försöker SJ tiga ihjäl banan, liksom när det gäller många andra nedläggningshotade bandelar. Järnvägsförbindelsen Växjö-Västervik finns inte med som anknäring i SJ:s snabbtidtabell. Inte heller finns förbindelsen med på kartan som visar linjestreckningarna. Ett annat exempel på SJ:s s. k. marknadsföring är den annons som fanns i Smålandsposten den 24 mars i år. Där står det bl. a. följande:

”Det går fler tåg än du tror.

Det går fler tåg från Växjö och Alvesta än du tror. Ett tåg i timmen till Stockholm, Linköping, Norrköping, Jönköping, Malmö, Lund, Kristianstad och många andra orter i landet. Varannan timme till bl. a. Västerås, Örebro, Kalmar, Karlskrona och Helsingborg. Och fyra direkta tåg till Göteborg och Borås. Måndag till fredag. Från morgon till kväll. Kom in till oss på biljettexpeditionen – – –.”

Men var finns upplysningen om att man kan resa till Västervik med tåg tre dubbelturer om dagen?

Med en sådan marknadsföring är det kanske inte så underligt att resandeunderlaget minskar. Självfallet måste detta tas med i beräkningarna när man bedömer den resandestatistik som presenteras som underlag för nedläggningsbesluten.

Om smalspåret läggs ned begås ett transportpolitiskt misstag, som det inte går att reparera.

Kurt Hugosson sade tidigare i debatten att 1979 års trafikpolitiska beslut var ett led i en offensiv socialdemokratisk trafikpolitik. Genom regeringens beslut att nu föreslå att sex bandelar överförs till riksnätet kan länsbolagen seriöst förhandla med SJ om de övriga banorna, hette det. Därigenom skulle möjligheterna för dessa banor att få vara kvar ha ökat. Om det ändock vore

så väl! Det krävs i så fall att länsbolagen ges en rimlig chans att få ta över ekonomiskt. De statsbidragsregler som gäller enligt 1979 års trafikpolitiska beslut ger inte länsbolagen den chansen. Genom prioriteringen i statsbidragsgivningen till bussalternativets fördel blir i praktiken länsbolagen mutade att övergå till bussalternativ. Statsbidragsgivning enligt andrahandsyrkandet i min motion hade gett länsbolagen en ärlig chans.

Nej, 1979 års trafikpolitiska beslut, liksom socialdemokraternas offensiva trafikpolitik, innebär ett dråpslag mot alla de mindre järnvägslinjerna i glesbygden. Om inte så hade varit fallet, hade vi ju inte behövt stå här och föra den här debatten.

Herr talman! Jag ber att få yrka bifall till reservation 12 i betänkandet nr 17, vilket innebär dels bifall till motion 1760 om en överföring av järnvägen Bjärka/Säby-Västervik till riksnätet, dels bifall till motion 415 om överföring av järnvägen Växjö-Västervik till riksnätet.

I betänkandet nr 18 behandlas andrahandsyrkandet i motion 415 om att ett särskilt statsbidrag skall utgå till de berörda länstrafikbolagen, så att de kan svara för trafiken, om yrkandet om en överföring till riksnätet avslås. Jag ber att om så skulle bli fallet i andra hand få yrka bifall till reservation nr 1 i betänkandet nr 18.

**Anf. 75 JAN FRANSSON (s):**

Herr talman! Även vi socialdemokrater på Skaraborgsbänken vill sälla oss till dem som tidigare i dag har uttalat glädje och tacksamhet över beskedet från regeringen om att man senare kommer att föreslå att vissa järnvägslinjer skall överföras till riksnätet. För vår del gäller det järnvägslinjen Gårdsjö-Mariestad-Håkantorp, eller Kinnekullebanan, som den numera kallas.

Det är ett utomordentligt glädjande besked till länet, till de berörda kommunerna och till de anställda utmed banan. Vi socialdemokrater på Skaraborgsbänken ser det som en framgång för vårt parti att nedläggningshotet från de borgerliga regeringsåren har undanröjts genom den socialdemokratiska regeringens beslut. Regeringen har lyssnat till de starka skäl som samtliga kommuner utmed banan har fört fram för att banan skall ingå i det riksomfattande järnvägsnätet. Kommunernas målmedvetna arbete för att rädda banan har genom dagens besked krönts med framgång.

Förutom att järnvägslinjen utgör en viktig länk i riksnätet har den stor regionalpolitisk betydelse. Den går som en livsnerv genom de västra och norra delarna av länet och knyter ihop ett befolkningsområde på 140 000 människor. Banan är livsviktig för en positiv utveckling av näringsliv och samhällsservice inom hela regionen.

Nu bör det finnas goda förutsättningar för SJ att tillsammans med länstrafiken och kommunerna satsa långsiktigt på en ännu bättre service och ett ökat tågresande inom regionen. Kommunerna har redan i handling visat att det går att marknadsföra banan för en ökad persontrafik. Jag är därför övertygad om att SJ, kommunerna och länstrafiken vid de fortsatta förhandlingarna om hur trafiken skall utvecklas på Kinnekullebanan kommer att finna lösningar som innebär att människorna i de här bygderna

kommer att uppleva resande på tåg som ett bra alternativ till andra transportsätt.

När det gäller järnvägslinjen Skövde–Karlsborg har vi i dag inte fått samma positiva besked. Det är emellertid vår uttryckliga förhoppning att länsstrafiken och transportrådet kommer att finna lösningar som innebär en fortsatt persontrafik även på denna järnvägslinje.

I detta anförande instämde Paul Jansson (s).

**Anf. 76 LENNART BRUNANDER (c):**

Herr talman! Jag har begärt ordet för att säga något om de järnvägslinjer som vi har i Sjuhäradsbygden, närmare bestämt linjerna Borås–Varberg och Falköping–Landeryd. Regeringen har nu fattat beslut om att lägga in ytterligare sex järnvägsbanor i riksnätet. När jag i går kväll funderade över alla de goda argument som jag hade för att järnvägen Borås–Varberg skulle placeras in i riksnätet, hörde jag i radio att kommunikationsministern hade uttalat att ett sådant förslag skulle läggas fram – och det tycker jag är bra. Centerpartiet har alltsedan det trafikpolitiska beslutet år 1979 kämpat för att flera banor skulle komma in i riksnätet. Det räcker ju inte med dessa sex banor, utan det är betydligt flera som borde ha fått möjligheten. Men för min del är jag nöjd med att linjen Borås–Varberg har kommit med – det är jag tacksam för.

Men socialdemokraterna i utskottet har, tillsammans med moderaterna och folkpartisterna, haft en annan inställning – även i år. Vi har motionerat i denna fråga alltsedan beslutet fattades år 1979, men inte vid något tillfälle har man velat gå med på vårt förslag utan anfört en massa motiv för att avstyra det – och det har man gjort även i år. Det är då bra att kommunikationsminister Curt Boström har lyssnat på vad vi har sagt och också på de kommuner som uppvaktat i detta ärende.

Frågan är nu hur socialdemokraterna, moderaterna och även folkpartisterna skall ställa sig i omröstningen om en liten stund. Det besked som kommunikationsministern har gett innebär ju ett bifall till vår motion om att banan skall komma med i riksnätet, medan utskottsmajoriteten avstyrker motionen. Tänker man rösta med utskottet och mot kommunikationsministern, eller tänker man rösta med kommunikationsministern och då också med den reservation som centerpartiet har i denna fråga? Vi får väl se. I varje fall har den socialdemokratiska majoriteten i utskottet haft en alltför stelbent inställning i denna fråga. Det är bra om den kan luckras upp.

I vår motion, till vilken vi har hämtat uppgifter från de berörda kommunernas utredning, pekar vi på en rad motiv till och även möjligheter att utveckla tågtrafiken Borås–Varberg. Regeringens beslut innebär att nuvarande trafik kommer att bibehållas. Enligt vår mening räcker inte det riktigt. Turtätheten på banan borde ökas så att tågresandet kan bli ett bättre alternativ än bilen. Det finns bra underlag för det.

Det finns också, som tidigare talare sagt, motiv för att SJ skulle visa litet mer fantasi när det gäller marknadsföring. Man borde visa att vi verkligen har

Onsdagen den  
25 april 1984

---

*Anslag till statens  
järnvägar, m. m.*

en järnväg och att den kan ge tjänster till människorna.

När nya vagnar sattes in på banan för något år sedan ville kommunen göra en drive genom att låta semesterande i Varberg åka till Borås och Sjuhäradsbygden och köpa kläder, medan boråsare skulle kunna åka till kusten och bada. Men det ville SJ inte ställa upp för. Man ville inte marknadsföra den bana som då hade fått en något bättre standard. Jag tycker att det är synd att man inte vill göra det.

Det finns också motiv för att öka godstrafiken på denna järnväg. Här finns också mycket stora möjligheter till det, eftersom det finns många industrier utefter järnvägen som har både behov och möjligheter att utnyttja järnvägen mer. Vi har t. ex. ganska omfattande virkestransporter till Värö som i stor utsträckning skulle kunna gå på järnväg, i varje fall i betydligt större utsträckning än i dag. Detta har mycket stor betydelse för oss som bor i området. Det skulle avlasta trycket på vägtrafiken och därigenom minska trafikolyckor och annat. Det skulle också minska utsläppen från biltrafiken; dieslavgaser och andra avgaser. Eftersom banan ligger i ett av de mer försurade områdena i Sverige skulle det vara mycket betydelsefullt.

Nu säger man att det är länshuvudmannen som får fundera över om man vill köpa upp mer trafik. Då kan man göra det. Egentligen tycker inte jag att det är riktigt rätt. Detta är ett samhällsintresse. Den samhällsekonomiska och miljömässiga vinst man kan göra på en utökad trafik innebär en vinst för hela vårt land, och då skall regering och riksdag bära kostnaden och inte kommun och landsting.

Vi har också i en annan motion vänt oss mot det orättvisa system som råder i fall där en länshuvudman väljer att behålla trafiken på en nedläggningshotad bandel. För vår del gäller det främst järnvägen Falköping–Landeryd, som har stor betydelse för framför allt Ulricehamns kommun. Skall någon trafik kunna bevaras på en sådan här bana, måste bidragsreglerna ändras på ett sådant sätt som föreslås i den reservation som centerpartisterna i utskottet har fogat till betänkandet. Det skulle innebära att man även får statsbidrag om man behåller trafiken på järnväg och inte bara om man lägger över den på buss. Om nuvarande bidragsregler får vara kvar kommer det att bli nästan omöjligt att bevara trafiken på en sådan här bana.

För den nu berörda banan – mellan Falköping och Landeryd – är det framför allt intressant att bevara trafiken på sträckan Ulricehamn–Tranemo, vilket vi har framhållit i motionen. Där reser omkring 200 skolbarn varje dag. Skall man lägga ned järnvägen här krävs det att man satsar stora pengar på att bygga ut en ny landsväg, för den nuvarande vägen håller inte tillräcklig standard för att klara denna trafik. Det är stora kostnader förknippade även med detta.

Med den planering som f. n. finns vet vi att en sådan utbyggnad inte går att klara. Det finns alltså starka motiv för att ändra de bidragsregler man i dag har till förmån för de länshuvudmän som vill behålla trafik på järnväg. Det är min förhoppning att riksdagen skall kunna fatta ett sådant beslut.

Jag yrkar därför bifall till de reservationer som centerpartiet har fogat till de betänkanden vi nu behandlar.

I detta anförande instämde Inger Josefsson (c).

**Anf. 77** INGVAR KARLSSON i Bengtsfors (c):

Herr talman! Vi som för de nedläggningshotade banornas talan vet att nu står vi mycket nära ett slutligt avgörande.

Dal-Västra Värmlands järnväg har under ett par decennier varit nedläggningshotad, och i höst fattas det definitiva beslutet. Länshuvudmannen skall senast den 1 oktober till transportrådet redovisa om man skall bedriva spårbunden trafik eller lägga över trafiken på landsvägsbuss.

Enligt de rapporter som jag inhämtat ligger järnvägen mycket risigt till. Länshuvudmannen i Älvsborgs län anser att de kommuner som berörs av banan skall stå för driftsförlusterna. Det betyder att Melleruds och Bengtsfors kommuner får betala någon miljon i inledningsskedet för att få behålla järnvägstrafiken. En dylik kostnadsövervältring på kommunerna är självfallet inte acceptabel, och i övrigt har kommunerna inte några ekonomiska möjligheter därtill.

I trafikutskottets betänkande 18 kan vi läsa på s. 4:

”I samband med nedläggningsprövningen kan länshuvudmannen välja att låta trafiken vara kvar på järnvägen. Han får då betala viss ersättning till SJ för driften, medan staten svarar för investeringar i infrastrukturen.”

Detta låter väldigt generöst och storslaget, men synar man de två meningarna närmare så finner man svagheter. Den vissa ersättningen till SJ är en stor kostnad på bandelen Dal-Västra Värmland. SJ-offerten kommer troligen att röra sig om åtskilliga kronor. Detta är kostnader som vältras över från staten till landstinget och kommunerna.

Om länshuvudmannen däremot väljer att ersätta trafiken på bandelen med busstrafik, erhåller han ett särskilt statsbidrag för täckande av eventuella förluster. Skillnaden är således kolossal, och det är en klar styrning till förmån för bussalternativet. Länshuvudmannen och kommunerna har egentligen inget val.

Herr talman! Jag vill fråga Rune Johansson i Åmål, som sitter i trafikutskottet, om han anser att det betänkande som han står bakom ökar möjligheterna för Dal-Västra Värmlands järnvägs överlevnad. Är det inte mer konkurrensneutralt att göra som föreslås i flera centermotioner, att införa ett bidrag till länshuvudmannen på 20 kr. per tågkilometer?

Länshuvudmannen skulle behöva få något år på sig för att öka trafiken på banan. Underlag finns, men det tar tid att få strömmen att vända tillbaka. Anser inte Rune Johansson att detta hade varit en bra lösning – att under en övergångstid kunna ge ett bidrag som hade ökat Dal-Västra Värmlands järnvägs överlevnadsmöjligheter? För statens del innebär ett dylikt bidrag troligen minskade kostnader, då bussbidraget inte kommer att utgå.

En nedläggning av järnvägen medför stora problem för vissa kommuner. Årjängs kommun i Värmland drabbas värst. Försvinner persontrafiken,

Onsdagen den  
25 april 1984

---

*Anslag till statens  
järnvägar, m. m.*

kommer även godstrafiken att läggas ned. Det är ett klart minus för en ort att inte kunna erbjuda spårbunden godstrafik. Den stora turisttrafik som nu råder under sommaren får sig ett kraftigt avbrott. Och den satsning som Dalslandskommunerna gör på turistsidan motarbetas om järnvägen läggs ned.

Herr talman! Min uppfattning att Dal-Västra Värmlands järnväg är starkt hotad delas av många. Om tidsprogrammet skall hållas, kommer ett beslut nästa år. Enligt min bedömning kan inte kommunerna bära de kostnader som kommer att åläggas dem. En nedläggning är det enda som återstår – en nedläggning som hade kunnat förhindras om moderater och socialdemokrater delat centerns uppfattning.

Slutligen yrkar jag bifall till reservation 1 i betänkande nr 18.

**Anf. 78 RUNE JOHANSSON (s) replik:**

Herr talman! Jag skall inte förlänga debatten. Men jag vill erinra Ingvar Karlsson i Bengtsfors om att en enig riksdag för ett år sedan fattade beslutet om att länshuvudmannen skall ha ansvar för all spårbunden lokal och regional persontrafik, samt att förhandlingar skall inledas mellan länshuvudmannen och SJ om vilken form av trafik man väljer. Detta beslut stod också Ingvar Karlsson bakom. Jag vill bara påpeka att det politiska minnet tydligen är kort hos Ingvar Karlsson i fråga om vissa beslut.

När det gäller bidragsdelen, herr talman, har den redan diskuterats i kammaren, och jag vill hänvisa till den debatten.

**Anf. 79 INGVAR KARLSSON i Bengtsfors (c) replik:**

Herr talman! Rune Johansson svarade inte på den fråga jag ställde, utan han talade om någonting helt annat, nämligen om vem som skulle vara huvudman och ha ansvaret. Jag tog upp frågan om ett särskilt bidrag på 20 kr. per tågkilometer för att bedriva just järnvägstrafik. Jag frågade om inte detta bidrag skulle öka överlevnadsmöjligheterna för Dal-Västra Värmlands järnväg. Det är den frågan jag vill ha svar på av Rune Johansson, och den har ingenting med det beslut som vi fattade i fjol att göra.

**Anf. 80 RUNE JOHANSSON (s) replik:**

Herr talman! Jag förstår att Ingvar Karlsson i Bengtsfors inte vill kännas vid att han stod bakom fjolårets beslut när det gäller ansvaret för den spårbundna, lokala och regionala trafiken.

När det gäller frågan om vilken form av bidrag man skall välja är det svårt att definitivt säga om centerns bidragsförslag ökar överlevnadschanserna för en viss järnvägstrafik. Jag tror att länshuvudmannen tänker så långsiktigt att han tar hänsyn till de olika långsiktiga effekter som olika bidragsdelar kan få. Jag tror också att länshuvudmannen är så klok att han tänker längre fram i tiden än fem år, alltså den tid som bussbidraget utgår.

**Anf. 81** INGVAR KARLSSON i Bengtsfors (c) replik:

Herr talman! Återigen återkommer Rune Johansson till det beslut vi fattade i fjol. Jag är helt överens med honom på den punkten; det beslut vi då fattade står vi nog båda bakom.

Vad det nu gäller är ett särskilt bidrag till länshuvudmännen för bedrivande av järnvägstrafik – det är vad frågan gäller. Rune Johansson har tyvärr inte – trots att han haft två chanser – svarat på den frågan.

**Anf. 82** INGER WICKZÉN (m):

Herr talman! Till skillnad från många andra talare i dag skall jag inte tala för en nedläggningshotad järnväg. Nej, jag skall tala om en av Sveriges vitala järnvägslinjer – västkustbanan – och då i första hand om den del av denna som går genom Halland.

I trafikutskottets betänkande nr 17 behandlas bl. a. motion nr 1290 angående utbyggnad av västkustbanan. Motionen är undertecknad av samtliga riksdagsledamöter från Halland. I motionen – som jag rekommenderar intresserade att läsa i dess helhet – betonar vi motionärer det nödvändiga i att SJ fortsätter de planerade förbättringarna av västkustbanan.

Västkustbanan är hårt frekventerad. Det finns i dag ingen möjlighet för SJ att utvidga antalet transporter för vare sig person- eller godstrafik på denna bana. Tågförseningar, som vi som bor på västkusten tyvärr fått vänja oss vid, beror till stor del på att om *ett* tåg blir försenat får det följdverkningar för hela trafiken. Detta beror naturligtvis på att banan till stor del är enkelspårig och på att det finns så få mötesplatser på banan.

Utskottet har behandlat vår motion med stor förståelse. Detta visar att vad vi framför i motionen har stor betydelse. Utskottet säger att det är synnerligen angeläget att förbättra kapaciteten på västkustbanan och förutsätter att SJ prioriterar den fortsatta utbyggnaden med anlitande av såväl ordinarie investeringsmedel som de beredskapsmedel som kan komma att anvisas för ändamålet.

Herr talman! Halland har inte fått beredskapsmedel till några investeringar. I motionen pekar vi på hur stor betydelse en fortsatt utbyggnad av järnvägen skulle ha för att minska arbetslösheten direkt men även indirekt genom att näringslivet i övrigt skulle stimuleras. Det hade varit av stort värde om utskottet hade föreslagit riksdagen att ge regeringen sin mening till känna i denna fråga.

Jag yrkar med detta bifall till vad som framförs i motion 1290.

I detta anförande instämde Evert Hedberg (s).

**Anf. 83** MARIE-ANN JOHANSSON (vpk):

Herr talman! Att statens järnvägar är ett kärt ämne för riksdagen, det vittnar de många inlägg som gjorts i dagens debatt om. Och det är onekligen så att järnvägen är en livsnerv för ett samhälle.

Det lönar sig att satsa på järnvägen, menar vi från vpk. Järnvägstransporter är energisnåla och miljövänliga. Järnvägen tillhör inte en svunnen tid. Att

Onsdagen den  
25 april 1984

*Anslag till statens  
järnvägar, m. m.*

satsa på den är inte nostalgi, utan tvärtom god samhällelig ekonomi. Utifrån det synsättet har vpk väckt en rad motioner, som ger förslag till åtgärder för att förbättra järnvägarna. Jag skall i det här inlägget ta upp några av våra förslag.

Regeringen har nu räddat 70 mil nedläggningshotad järnväg. Det är bra. Men det hade varit ännu bättre om också de ytterligare 130 milen fått klartecken till fortlevnad.

Bland dessa 70 mil järnväg, som nu regeringen föreslår skall överföras till riksnätet, finns en av de två järnvägslinjer i Sjuhäradsbygden som jag har tagit upp i en motion. Det gäller järnvägslinjen Borås–Varberg. Jag behöver därför inte argumentera för att denna sträcka skall bevaras och överföras till riksnätet.

Regeringens beslut omfattar dess värre inte den andra järnvägslinjen, som jag berör i min motion, Falköping–Landeryd. Denna 13 mil långa järnvägslinje går genom fyra län och fem kommuner – Falköping, Ulricehamn, Tranemo, Gislaved och Hylte. Järnvägslinjen har stor betydelse för industrierna utmed bandelen, och godstrafiken är ganska omfattande. Det är fråga om expanderade och livskraftiga industrier. Det är möjligt att denna sträcka hör till dem där godstrafiken under alla förhållanden skall behållas oavsett hur det går med persontrafiken. Men det kan inte vara rimligt att rusta upp och använda sträckan för godstrafik utan att samtidigt ta till vara den för persontrafik. Både gods- och persontrafik bör, anser vi, bevaras på denna sträcka.

Järnvägslinjen Falköping–Landeryd möter västra stambanan i Falköping och järnvägslinjen Göteborg–Alvesta–Kalmar–Karlskrona i Limmared. Det är alltså en bra förbindelse med övriga järnvägslinjer. Med bättre anpassade tidtabeller skulle de resande också kunna utnyttja dessa förbindelser. Resandefrekvensen skulle säkerligen öka. Sträckan används dessutom av många pendlare skolelever, som vid en nedläggning skulle få en betydligt farligare resväg med landsvägsbuss.

Bevara och rusta upp järnvägslinjen Falköping–Landeryd och förbättra servicen genom en bättre anpassning av tidtabellerna! Det är ett bättre alternativ än nedläggning, anser vi.

Herr talman! Vårgårda är en kommun som ser tågen gå förbi. Kommunen ligger i Västergötland vid västra stambanan, och invånarna ser alltså tågen mellan Stockholm och Göteborg och vice versa passera flera gånger i timmen. Det är inte rimligt, anser vi, att en så stor kommun inte skall kunna utnyttja fördelen av sitt läge och den järnväg som passerar genom centralorten. Vpk föreslår i reservation 14 att riksdagen bör uttala sig för att den personförande tågtrafiken återupptas vid Vårgårda station. Det vore ett led i den förbättrade service som vi anser måste till i en järnvägspolitik värd namnet.

Servicen måste förbättras för resenärerna, men det måste ske med utgångspunkten att SJ skall vara "hela folkets järnväg", för att ta till ett litet uttryck. En sådan inriktning av servicen innebär exempelvis vettiga tidtabeller, så att järnvägsresandet verkligen blir ett alternativ, och det innebär också



att man öppnar nedlagda stationer, som exempelvis Vårgårda.

Vi ger i en särskild motion om servicen på SJ flera exempel. Det handlar om upprustning av väntsalarna och ökat öppethållande. Det handlar om bättre vagnmateriel och bättre serveringsmöjligheter. Det handlar om att göra tågen och väntsalarna mer barn- och handikappvänliga. De modernaste vagnarna, som SJ köpt in under senare år, har exempelvis inte plats för att ställa en barnvagn någonstans. Små barn måste som bekant sova i sin insats under långa tågresor. Vart skall de ta vägen om vagnen är fullsatt?

Det handlar också om bättre beredskap vid missöden och förseningar. Det är ingen bra reklam för SJ om passagerarna vid en lokskada på ett tåg får vänta tre timmar och se det ena tåget efter det andra passera på det lediga spåret för att sedan ändå få byta till ett nytt tåg. Då undrar förstas passagerarna varför inte SJ kunde stoppa det första eller andra tåget i stället för det sjätte.

Utskottet har behandlat denna vår servicemotion ganska välvilligt, och jag tolkar skrivningarna så att utskottet är överens med oss motionärer om att detta är viktiga servicefrågor, som bör åtgärdas, men att det är SJ:s sak att besluta om dessa åtgärder. Jag vill hoppas att SJ uppfattar dessa signaler från riksdagen.

SJ:s satsningar på service under senare år har ju ensidigt varit inriktade på en liten kategori resenärer: affärsresenärerna. För dessa har man satt in särskilda tåg, Cityexpressen, med tågvärdinnor, bättre mat, tidningar, telefon etc., allt i syfte att konkurrera med flyget. Denna satsning på lyxservice för ett litet fåtal resenärer är helt felaktig enligt vår mening. Rent logiskt säger det sig självt att det inte går att konkurrera med flyget genom mera lyx. De som flyger gör det inte därför att det är lyxigare och bekvämare utan därför att det går snabbare. Dessa lyxsatsningar är dessutom ett hån mot det stora flertalet passagerare, samtidigt som övrig service sätts efter och försämrats. Som vi skriver i motionen måste lyxsatsningar anstå till dess de värsta bristerna i grundservicen för det stora flertalet resenärer har förbättrats.

Inte enbart vpk har i år motionsvägen föreslagit att väntsalarna vid järnvägsstationerna skall rustas upp. Jag kan inte undgå att något kommentera den andra motion som väckts i samma ärende. Denna motion har väckts av två moderater, och jag måste säga att det är en av de mera bisarra inslagen i moderaternas privatiserings- och avgiftsfilosofi. En upprustning av väntsalarna bör enligt dessa motionärer bekostas med en avgiftsbeläggning av desamma. Man skriver i motionen: "Om man vill undvika förstörelse och nedslitning – varför då inte ta en extra avgift av de passagerare som vill sitta på en någorlunda mjuk soffa eller stol och ha det litet trivsamt omkring sig med en matta på golvet? --- Passagerarna kan antingen betala ett tillägg på sin biljett eller köpa en extra biljett för utnyttjande av den trivsammare väntsalen." Biljettförsäljaren skulle i framtiden förutom den obligatoriska frågan "rökare eller icke rökare?" få ställa frågan: Skall det vara med eller utan väntsal?

För klarhets bringande vill jag säga att vpk inte vill ha någon lyxupprust-

Onsdagen den  
25 april 1984

*Anslag till statens  
järnvägar, m. m.*

ning av väntsalarna – trivsamt är inte nödvändigtvis lika med lyx. Exemplet avgiftsbelagd Cityexpress bör enligt vår mening inte sprida sig till väntsalarna. En upprustning av väntsalarna bör rymmas inom givna ramar och är f. ö. ett utmärkt beredskapsarbete.

Slutligen, herr talman, några ord om västkustbanan. Både i utskottets majoritetsskrivning och i reservationen framhålls det angelägna i att arbetet med att förbättra västkustbanan och införa dubbelspår fortsätter. SJ har dock lagt etapp 2 i detta arbete på is i brist på pengar. Jag vill beklaga att inte hela utskottet kunnat bli överens om att denna utbyggnad inte får stanna av utan måste prioriteras. Utskottets majoritet lutar på SJ, men SJ har ju faktiskt i handling visat att man prioriterar denna utbyggnad så lågt att man t. v. inställt det fortsatta arbetet.

Västkustbanan är en viktig del av det svenska järnvägsnätet. Dubbelspår på denna järnväg skulle innebära avsevärt förbättrade förhållanden för hela västra Sverige bl. a. vad avser tidtabellhållning. Det är ett av många argument för att skynda på denna utbyggnad. Det är en skandal att denna järnvägssträcka, som går mellan två av Europas huvudstäder, fortfarande i stort är enkelspårig.

Herr talman! Jag vill med detta yrka bifall till samtliga reservationer där vpk finns med.

**Anf. 84 ULLA TILLANDER (c):**

Herr talman! Jag skall helt kort beröra motionerna 831 och 1808 som jag väckt tillsammans med Sigvard Persson och Rosa Östh. Motionerna behandlas i trafikutskottets betänkanden 17 och 18, som nu diskuteras.

I motion 831 tar också vi upp frågan om fortsatt utbyggnad av dubbelspår på västkustbanan. F. n. pågår som bekant en omfattande spårömläggning mellan Halmstad och Getinge, och dessa arbeten beräknas vara avslutade vid årsskiftet 1984-1985. När omläggningen är klar får man ett välbehövligt kapacitetstillskott för att klara en fortsatt trafikökning i vad gäller både person- och godstrafik.

Västkustbanan är en av de mest belastade enkelspåriga sträckorna i SJ:s bannät, och kapaciteten är i vissa tidslägen fullt utnyttjad. Under de gångna årens lågkonjunktur och nedgång i godstrafiken på SJ har västkustbanan inte utsatts för trafikminskning som övriga linjer, utan har i stället uppvisat en stabilare utveckling.

Men för att klara en fortsatt trafikökning krävs det ytterligare investeringar i dubbelspår och linjeömläggningar. Det gäller då främst på sträckan Göteborg-Kungsbacka. Enligt uppgift är det i första hand avsnittet Anneberg-Fjärås där SJ vill bygga om och anlägga dubbelspår.

Enligt utskottet har SJ på grund av det begränsade investeringsutrymmet beslutat senarelägga etapp II av spårömläggningen Halmstad-Getinge. Det innebär att den aktuella sträckan inte kommer att byggas ut till dubbelspår som planerats. Effekten av detta blir att kapacitetsproblemen ytterligare kommer att accentueras under de närmaste åren. Redan nu är förmågan att hålla tidtabellen tidvis dålig.

Enligt en resvancundersökning som SJ genomfört är järnvägens andel av det totala resandet efter västkusten påfallande liten. SJ bedömer att ett stort antal resenärer bör kunna föras över till järnväg med hjälp av en bättre tidtabell. Befolkningsunderlaget utmed banans område uppgår till drygt en miljon personer. För att öka banans attraktionskraft planerar SJ att efter 1985–1986 omforma fjärrtågstrafiken till entimmestrafik med avgångstider på samma klockslag varje timme.

Man får hoppas att inte SJ:s ambitiösa planer på att förbättra standarden på västkustbanan går i stöpet på grund av minskade investeringsanslag. Det borde finnas möjlighet att finansiera de aktuella objekten utanför ordinarie investeringsram.

När det gäller spårutbyggnader i Stockholmsregionen går det tydligen att få fram erforderliga investeringsmedel, även om det rör sig om miljardbe-  
lopp. De investeringar som det rör sig om när det gäller de här aktuella delarna av västkustbanan är 130 à 150 miljoner.

Med hänsyn till arbetsmarknadsläget bör en del av investeringarna kunna finansieras med beredskapsmedel.

En upprustning av västkustbanan är inte enbart av företagsekonomiskt intresse för SJ, utan i lika hög grad ett samhällsekonomiskt intresse. I det trafikpolitiska beslutet angavs att långväga godstransporter bör överföras från lastbil till tåg, och även i vad gäller persontransporter finns det ett samhällsekonomiskt intresse av att dessa i ökad utsträckning överförs till kollektiva färdmedel.

Jag vill i det här sammanhanget yrka bifall till reservation 8 vid trafikutskottets betänkande 17 med Rune Torwald som första namn.

När det gäller motion 1808 om SJ:s gemensamma kostnader säger utskottet, att det är en förhandlingsfråga till vilken procentsats täckningsbidraget skall fastställas. Enligt vår uppfattning skall det inte behöva vara någon förhandlingsfråga. Det går nämligen att räkna ut hur stort det procentuella tillägget bör vara. Genom SJ:s separatredovisningar och regeringens riktlinjer för trafik tjänster kan man fastställa täckningsbidragets storlek för att person- resp. godstrafiken skall täcka sin andel av SJ:s gemensamma kostnader.

För vår del anser vi att ett täckningsbidrag på maximalt 15 % av särkostnaderna motsvarar persontrafikens andel av SJ:s gemensamma kostnader. En trafik huvudman som vill köpa trafik tjänster av SJ, vilka kräver särskilda resurser i form av vagnmaterial, fasta anläggningar etc., bör alltså erlägga ett täckningsbidrag på 15 % av särkostnaderna.

Vid förhandlingar mellan SJ och trafik huvudmännen har SJ i utgångsläget krävt ett 50-procentigt täckningsbidrag, dock utan att ange någon specificering. Detta har avsevärt försvårat förhandlingarna mellan parterna. I de slutliga förhandlingarna har SJ gått med på ett tillägg som är avsevärt lägre än utgångsbudet. På direktiv från centralförvaltningen har man numera reducerat täckningsbidraget till 30 %. Det visar att det finns goda marginaler.

Syftet med de av regeringen utfärdade riktlinjerna till SJ vid köp av trafik tjänster är att underlätta förhandlingarna mellan parterna. Tyvärr är de

Onsdagen den  
25 april 1984

*Anslag till statens  
järnvägar, m. m.*

nuvarande reglerna om täckningsbidragets storlek utformade så att de verkar i motsatt riktning. En komplettering av riktlinjerna i denna del skulle avsevärt underlätta förhandlingarna mellan SJ och trafikhuvudmännen. Man undviker då också de risker som finns med nuvarande regler och som innebär att en huvudman kan få betala alltför stor andel av SJ:s gemensamma kostnader.

Avslutningsvis skall jag med ett exempel belysa täckningsbidragets betydelse för totalkostnaden vid elektrifiering av pendeltågstrafiken på sträckan Malmö–Ystad. Enligt en utredning av Sydvästra Skånes kommunalförbund, SSK, blir totalkostnaden närmare 9 milj. kr. lägre per år om täckningsbidraget är 12 %, som skulle räcka för att täcka kostnaderna, i stället för 50 %, som är det maximala tillägg SJ får göra.

Herr talman! Jag har på den här punkten inget yrkande, men jag tar fasta på utskottets formulering om att regeringen bör följa ersättningsfrågorna.

**Anf. 85 SIGVARD PERSSON (c):**

Herr talman! I ett TV-inslag för några dagar sedan yttrade en företrädare för SJ att det inte längre var relevant att sätta likhetstecken mellan SJ och det gamla begreppet "hela svenska folkets järnväg". SJ:s roll i framtiden skall i stället vara ett serviceföretag på trafikområdet i mer vidsträckt mening. Detta verkar välment och bra, men med all säkerhet kommer berättigade krav på bibehållande av nedläggningshotade bandelar i kläm med detta synsätt.

När man ser på antalet avstyrkta – i huvudsak på socialdemokratisk och moderat tillskyndan – motioner som redovisas i trafikutskottets betänkande 17, förstår man att begreppet "hela svenska folkets järnväg" är avsett att förpassas till historien.

Ett hus som inte underhålls normalt blir efter en tid i behov av en omfattande och dyrbar renovering. Sker inte heller detta, blir huset snart rivningsmoget. Detta är just vad som skett med "hela svenska folkets järnväg" under flera årtionden i alltför stor utsträckning. En allt sämre ban- och vagnstandard, urtrista järnvägsstationer och tidtabeller som gått stick i stäv mot de resandes behov och önskemål har lett till att många järnvägslinjer redan blivit vad man kan kalla för rivningsmogna. I många fall rusar persontågen förbi stationer där de borde stanna och ta upp resande, och i andra fall har persontrafiken lagts ned på bandelar där SJ fortsätter med godstrafik.

Jag är medveten om att det i dag finns bandelar som på grund av den "utveckling" som jag här har beskrivit måste läggas ner och trafiken överförs till landsväg. Men regeringen, transportrådet och SJ måste tänka om när det gäller kvarvarande järnvägar, där det finns ett trafikunderlag som kan beräknas öka vid upprustning av den spårbundna trafiken och servicen därvidlag.

Får jag tolka regeringens i går meddelade beslut, att låta 6 av 22 nedläggningshotade bandelar i norra och mellersta Sverige ligga kvar i riksbananätet, som ett tecken på sinnesändring? Måtte i så fall denna

sinnesändring komma att omfatta även de skånska järnvägslinjer vi centerpartister i Malmöhus län motionerat om under allmänna motionstiden i år och som jag skall kommentera i det följande.

I motion 2435 tar vi upp frågan om järnvägstrafiken på linjen Malmö-Sjöbo, med möjlig förlängning till Tomelilla, samt på linjen Ystad-Tomelilla-Simrishamn.

Linjen Malmö-Sjöbo är i dag en ersättningsberättigad godsbanan med godstrafik Malmö-Staffanstorps-Dalby.

Från Malmö till särskilt Staffanstorps går en ganska tung godstrafik, och denna del av banan är av godtagbar standard. Järnvägen upprätthålls även av strategiska skäl som tung trafikförbindelse till regementet i Revinge.

Denna järnvägslinje borde åter kunna bli en vital kommunikationsled i denna tätt befolkade del av Skåne. Under 1960-talet skedde en successiv indragning av persontrafiken som helt upphörde i början på 1970-talet. Sedan dess har emellertid särskilt orterna Staffanstorps, Dalby och Veberöd men även Sjöbo vuxit kraftigt. Folkmängden har ungefär fördubblats och uppgår nu till ca 40 000 personer. Ett mycket stort antal personer pendlar dagligen till arbetet i Malmö och Lund. Enbart från Sjöbo kommun landsvägspendlar dagligen omkring 2 700 personer.

En stor förändring i befolkningsstruktur och pendlingsbehov har således ägt rum sedan beslut fattades om indragning av persontrafiken på denna sträcka. Detta har medfört en kraftigt ökad landsvägstrafik som ställt krav på förbättring av vägnätet, och då speciellt av länsväg 12, till mycket höga kostnader.

Enbart den planerade nya motortrafikleden mellan Malmö och Staffanstorps beräknas i dagens penningvärde dra en kostnad av ca 85 milj. kr. för 13 km väg. För upprustning därutöver av väg 12 beräknas ytterligare 60-70 milj. kr. krävas. En fullständig upprustning av järnvägen det här gäller skulle enligt uppgifter som Järnvägsfrämjandet tagit fram, inkl. elektrifiering, uppgå till mindre än hälften av kostnaderna för upprustning och utbyggnad av väg 12. På sträckan Malmö-Staffanstorps skulle dessutom, vid byggandet av en motortrafikled, betydande arealer högklassig jordbruksmark komma att tas i anspråk och arronderingen för ett tjugotal lantbruk starkt försämrats.

Flera och starka skäl talar således för att rusta upp järnvägen Malmö-Sjöbo - eventuellt till Tomelilla - och att återinföra persontrafik där. Men ett beslut hastar. I annat fall riskerar vi att orimliga och onödiga väginvesteringar görs som sedan kommer att bli skäl för att lämna järnvägen åt sitt öde. De insparade miljonerna behövs sannerligen för att rätta till ett mycket starkt eftersatt vägunderhåll.

Vad beträffar järnvägslinjen Ystad-Tomelilla-Simrishamn kan i flera hänseenden liknande bärande skäl tala för ett bibehållande, även om denna linje inte har samma pendelkaraktär som Malmö-Sjöbo skulle kunna få. På linjen upprätthålls i dag ersättningsberättigad person- och godstrafik. Skulle denna linje läggas ner, kommer sydöstra Skåne att berövas sin sista järnväg och de båda centralorterna Tomelilla och Simrishamn att vara utan järnvägsförbindelser. En sådan utveckling kan vi inte acceptera ur regional-

*Anslag till statens  
järnvägar, m. m.*

politisk synpunkt och med hänsyn till de följdkostnader för landsvägsnätet som skulle komma att bli följden.

Med hänvisning till vad jag här anfört yrkar jag bifall till yrkandena 1 och 2 i motion 2435.

Beträffande järnvägslinjen Malmö–Ystad, som berörs i centermotion 2392, vill jag mycket kraftigt understryka vikten av att denna linje blir föremål för en snar upprustning och elektrifiering. En sådan åtgärd skulle främja den regionala balansen genom att stärka utvecklingen i hela Ystadsregionen. Godstrafikmängden på bansträckan är i dag omfattande på grund av Östersjötrafiken från Ystad till Polen, och en upprustning med bättre förutsättningar för persontrafiken skulle ytterligare gynna trafikutvecklingen på denna bandel.

Jag skall inte gå närmare in på frågor som rör denna järnvägssträcka eftersom min partikollega Ulla Tillander i en interpellation till kommunikationsministern har begärt svar på ett par viktiga frågor. Vi avvaktar kommunikationsministerns svar, som kommer i slutet av maj. Mot den bakgrunden har jag inte nu något yrkande i denna del, men jag förutsätter att vad jag här har anfört genom protokollet beaktas av kommunikationsministern och regeringen i sin helhet.

**Anf. 86 JÖRN SVENSSON (vpk):**

Herr talman! Det fanns en tid när de styrande trodde att bilarna skulle ersätta tågen. Professorerna i kulturgeografi predikade på konferenser att av järnvägarna skulle i framtiden bara stambanor och något enstaka industri-spår finnas kvar. Varje hushåll i landet skulle ha två bilar och alla skulle själva lösa sina transportproblem. Under min tid som länsplanerare i en länsstyrelse i Sydsverige åhörde jag detta budskap många gånger. Jag förvånade mig alltid över med vilken oerhörd självsäkerhet det framfördes.

Men det billiga oljeflödet varade som bekant inte. Billsamhället gav inte stads- och bebyggelsemiljöer som var särskilt eftersträfvansvärda. Avgas- och trafikstockningsproblemen var inte gratis. Affärsresultatet för olika transportmedel gav ingen sann bild av den verkliga lönsamheten. Rekordårens snåla järnvägspolitik visade så småningom upp sitt fiasko.

Nya insikter gör sig nu långsamt men obönhörligt gällande. Järnvägen är hushållningens och miljöns transportmedel. Den är framtidens transportmedel, och det är ingen tillfällighet att den har egenskapen att svara för det absoluta hastighetsrekordet till lands. Varje region i ett industrialiserat land måste ha en flersidig, kombinerad transportstruktur – innefattande järnvägar – för att kunna utvecklas väl.

Ett huvudnät måste också ha sina matarlinjer. Det är metodiskt fel att stycka upp ett järnvägsnät och bedöma lönsamheten var för sig. Man måste bedöma det totala alternativ som nedläggningen av en matarlinje ger upphov till och de kostnader den orsakar i jämförelse med om man matar huvudnätet med större och effektivare transportmedel.

Men de nya insikterna har svårt att göra sig gällande, eftersom man har svältfött järnvägarna under lång tid. När man har gjort det skall man inte tro

att trafikanterna strömmar tillbaka bara för att andra transportmedel blivit dyrare och besvärligare. Järnvägen måste vara på offensiven – och det inte bara gentemot cityexpress-klientelet. Spårbunden trafik måste hävda sig genom att vara snabbare än buss och säkrare än bil. Den måste garantera punktlighet och pålitlighet. Den måste ge komfort och trivsel, och den måste vara ren och snygg både invändigt och utvändigt. Den måste även måna om de vanliga ferie- och arbetsresandena. Allt detta måste ingå som ett led i kampen mot arbetslöshet och regional utarmning. Därför är det felaktigt att göra ramen för investeringar snävare, just i en tid när den borde utvidgas, när man borde lägga grunden för ett kommande slagkraftigt järnvägsväsende och en renässans för tågresandet. Därför är det felaktigt att undvika att ta ställning och att låta SJ självt sortera ut angelägna upprustningsprojekt och viktiga förnyelsemöjligheter.

Blekinge är en landsända som har drabbats hårt av den ekonomiska krisen. Och Blekinge har varit i strykklasse på järnvägs politikens område. Kristianstad stad – länshuvudstad i Kristianstads län – har förbindelser med Malmö och Stockholm nästan varje timme från morgon till kväll. Men kom öster därom, och ni skall se att bedrövelsen är uppenbar.

Trafikutskottets majoritet skulle egentligen under några månader förlägga sitt arbete till Blekinge och samtidigt ställa av sina bilar. Unna er lärdomen att åka andra klass med dieseldrift genom landskapet! Känn skakningarna i vagnen när den passerar skenskarvarna, och känn den nyckfullt fördelade värmen från den dieselektriska värmevagnen. Stå på en blåsig stationsplan, och hör den fjärrstyrda högtalaren rapportera förseningen. Försök att resa någon gång i veckohelgen, när beväringar, studerande och helgbesökande trängs om platserna. Inandas den tjocka luften i de dammiga kupéerna, och försök läsa en tidning i det behagligt dämpade lampljuset.

Blekingekusten har ett pärlband av viktiga industrier, och särskilt de fyra städerna är dessutom servicecentra för sina bygder. En sådan region måste ha en modern och effektiv järnvägskontakt med det övriga landet. Det finns dessutom viktiga interregionala samband mellan Blekinge och Skåne, kontaktnät som kräver snabba och bekväma personkommunikationer. Avståndet mellan Blekinge och t. ex. västra Skåne med sina storstadsområden är för stort för att bussen skall vara ett bra och bekvämt kommunikationsmedel. Järnvägen kan där utföra transporter snabbare och tar fler resande. Vi måste tillgodose detta resebehov för människorna. Där är ungdomarna från bygden, som får sin utbildning i skolorna i Sydvästskåne, där är de värnpliktiga, stationerade i Kristianstad och Karlskrona, där är fritidsresande i båda riktningarna, där är människor som behöver anlita vårdservicen exempelvis i Lund. Blekinge och Skåne har ett sådant intensivt utbyte och ett stort ömsesidigt samband.

När så många behov och samband existerar parallellt är det en nödvändighet och en självklarhet att ha en bra järnvägsförbindelse. Det går då inte att föra ett sådant destruktivt cirkelresonemang, som man ofta hör från officiellt håll – det är så dålig lönsamhet, så vi kan inte kosta på linjen en elektrifiering eller en bättre spårplanläggning eller bättre stationsservice. Det här är fel

resonemang i fall som detta. Järnvägens framtid kan bara garanteras med en skapande inställning. Den måste bjuda till i stället för att utsätta sig själv för defensivtaktikens obönhörliga nedtrappningsprocess. Restiderna måste kortas, förseningar och omständigheter måste undanröjas, det måste bli behagligt och intressant att resa – inte bara någonting som man är utlämnad till därför att man saknar bättre alternativ. Det måste finnas plats vid högtrafiktider, man måste göra det välstädat och snyggt för resenärerna.

Höjd allmän standard och elektrifiering är därför ett rimligt och nödvändigt krav för järnvägen Kristianstad–Karlskrona. En socialt och ekonomiskt förnuftig trafikstruktur i denna del av landet kräver det. Behovet av att göra järnvägen attraktiv, att göra den till det på en gång effektiva och mänskliga sättet att resa, kräver det. Kapacitetskraven för en effektiv och bra godshantering enligt moderna principer kräver det.

Det finns en väg för järnvägen att hävda sig. Det är att satsa, ordentligt och med framsynhet, att visa näringsliv och företag att den är bra och att leva upp till rollen som en pulsåder och kontaktlinje för den vackra och betydelsefulla del av Sverige som kallas Blekinge.

Jag skall också här beröra en annan bandel med anslutning till den gamla kustbanan Kristianstad–Karlskrona. Det gäller sträckan Älmhult–Sölvesborg. Från att ha varit en som mer eller mindre dödsdömd betraktad järnvägssträcka, har situationen för denna banas del förändrats. En ökning även av den korta trafiken har noterats. Det har visat sig vara billigare under den nya trafikorganisationen att förlägga viktiga pendelresor till järnvägen snarare än att låta dem gå med den omständligare och långsammare landsvägstrafiken.

Även här visar sig på flera avsnitt järnvägens fördelar. Man bör noga ta vara på dem och överföra denna bandel till riksnätet. Ett stöd för denna tanke är att man redan nu är inriktad på att banans norra del skall rustas för att för framtiden utgöra industrispår till och från industriorten Olofström.

Mot denna bakgrund yrkar jag bifall till reservationerna 11 och 12 i betänkande nr 17 med speciell betoning på de delar av reservationerna som står emot utskottsmajoritetens hemställan i mom. 10 f resp. 12 d.

**Anf. 87 KARL BOO (c):**

Herr talman! Vi politiker har stor förmåga att göra vårt arbete obegripligt för den vanlige samhällsmedborgaren. Ett exempel är vad som sker i dag.

Riksdagen har här att ta ställning till en rad motioner angående statens järnvägar. Det gäller anslag, trafikorganisation och hur det skall bli med vissa bandelar i framtiden. Utskottet, som haft att förbereda ärendet, har genom majoriteten avstyrkt alla motioner som har med olika bandelars framtid att göra. Samtidigt har regeringen meddelat att den avser föreslå riksdagen att sex av de bandelar som varit nedläggningshotade nu skall införlivas med riksnätet och upprustas. Det betyder att den som röstar nej i dag i fråga om dessa sex bandelar menar att detta skall tolkas som ett ja inför höstens behandling. – Man skall nog vara politisk taktiker för att förstå det hela, när behandlingen läggs upp på det sättet.



Som representant för Dalarna borde jag vara nöjd, eftersom banan Borlänge–Malung tillhör de sex bandelar som skall bevaras. Och visst är det skönt att socialdemokraterna i regeringsställning nu kommit fram till just detta ställningstagande. För oss i centern, som genom alla år ansett det självklart att man skall upprätthålla och utveckla verksamheten på Västerdalsbanan, är dagens besked endast en bekräftelse på att kamp lönar sig. Det går inte – inte ens i järnvägssammanhang – att köra över opinionen i en bygd och bland människor som vill forma sin framtid i en positiv utveckling.

Nästa åtgärd måste nu bli att återlägga rälsen och utöka trafiken till, i första omgången, Sälen och därefter upp till Särna. Vi i centern gick emot en rivning av rälsen, men den dåvarande socialdemokratiska regeringen lyssnade inte på våra förslag.

En utbyggnad av banan upp till Särna skulle ge ryggrad och stabilitet åt näringslivet i bygden. Rekreations- och turistverksamheten behöver en komplettering av resemöjligheterna bl. a. upp till Dalafjällen. Under påskhelgen har man i just Dalafjällen haft över 50 000 gäster, vilket självfallet ställer stora krav på trafikförsörjningen. Över huvud taget ökar turismen starkt i länet – med 25 % sedan förra året. Det måste vara en angelägen uppgift för samhället att underlätta för de många att komma upp till den fjällnära och naturvänliga miljö som Dalafjällen erbjuder.

Kommunikationsministern har kommit rätt när det gäller banan Borlänge–Malung. Nu inbjuder jag Curt Boström att spåra vidare till Sälen, att också i den riktningen gå i fädrens spår för framtidens segrar, för att senare fortsätta till Särna.

För att vara konsekvent, herr talman, yrkar jag bifall till reservation 12 avseende mom. e och k samt till reservation 13 avseende mom. h, det sistnämnda innebärande samma yrkande som vi har framfört i centermotionen 1264.

**Anf. 88 STINA GUSTAVSSON (c):**

Herr talman! Jag skall uppehålla mig vid betänkande nr 17. I detta betänkande behandlas bl. a. tre motioner där jag är en av motionärerna. Motionerna nr 661 angående järnvägen Nässjö–Nybro och nr 415 angående järnvägen Växjö–Västervik har tidigare berörts här i dag av såväl Arne Fransson som Agne Hansson. Jag vill därför nu instämma i deras synpunkter och yrkanden.

Den tredje motionen har nr 501 och berör järnvägsbanan Älmhult–Sölvesborg. Här yrkas att banan överförs till riksnätet – i vart fall bör persontrafiken bibehållas på sträckan Älmhult–Olofström. Skälen för denna begäran är till största delen regionalpolitiska. En fast järnvägsled måste för det område en sådan löper igenom betecknas som en tillgång. Många gånger utgör den en livsåder för de bygder den genomkorsar.

Även om en nedläggning av persontrafiken inte på kort sikt påverkar godstransporterna, försvagas dock järnvägens betydelse, och en sådan nedläggning utgör därmed en risk för ställningstagande i riktning mot en total nedläggning.

Älmhults betydelse som uppsamlingsort för resenärer som reser vidare längs stambanan måste också uppmärksammas. Likaså det förhållandet att ett hundratal skolungdomar varje skoldag reser med järnvägen Älmhult-Sölvesborg till gymnasieskolan i Älmhult. Med erfarenhet från nedläggningen av järnvägen Älmhult-Kristianstad kan man befara att skolans attraktivitet minskar för vissa elever boende utefter banan och att dessa på sikt vänder sig till annan gymnasieort.

En ytterligare aspekt för ett bibehållande av persontrafiken är att flera orter längs järnvägen har bristande vägförbindelser. En ytterligare påfrestning på bl. a. väg 121 skulle bli följderna vid en nedläggning. Denna väg trafikeras redan i dag av förhållandevis många fordon och är i ett allmänt dåligt skick.

En annan viktig faktor i sammanhanget är det förhållandet att resandeunderlaget enligt gjorda undersökningar ökade med 15 % föregående år.

Herr talman! Jag yrkar bifall till reservation nr 12 i betänkande 17.

**Anf. 89 PÄR GRANSTEDT (c):**

Herr talman! Under denna långa debatt har en lång rad talare talat för järnvägar som finns men som hotas av nedläggning. Eftersom herr talman har uttalat sig för mera omväxling i debatterna vill jag biträda detta så till vida att jag tänker tala emot en järnvägssträckning som inte finns men som hotar att komma till stånd. Det jag tänker på är den s. k. Grödingebanan, den föreslagna järnvägssträckningen mellan Flemingsberg utanför Stockholm och Järna utanför Södertälje.

Vi är nog alla på det klara med att det behövs en ökad kapacitet för järnvägstrafiken mellan Stockholm och området kring Södertälje, men förslaget, som ju SJ är mycket intresserat av, att klara den ökade kapaciteten genom att bygga ett helt nytt dubbelspår från Flemingsberg till Järna är ett ganska olyckligt sådant. Det är olyckligt av flera skäl. Det skulle innebära ett kraftigt ingrepp i en mycket miljö känslig bygd. Stora naturvärden och kulturvärden skulle stå på spel. Det gäller ett område som är av mycket stort intresse för Stockholmsregionens rörliga friluftsliv. Redan av det skälet vore det alltså olyckligt om den här banan kom till stånd. Dessutom skulle en sådan här bansträckning med all säkerhet innebära en kraftigt försämrad kollektiv fjärrtrafikförsörjning för Södertälje, som är en viktig industristad och den näst största staden i Stockholms län. Den största heter inom parentes sagt Stockholm. Detta skulle naturligtvis skapa betydande bekymmer för Södertälje kommun. Det skulle förmodligen innebära ytterligare försämringar för en redan missgynnad del av Stockholmsregionen.

Frågan är, herr talman, om det verkligen behövs en så omfattande kapacitetsökning som ett helt nytt dubbelspår skulle innebära. I motion 1780 har vi pekats på de betydande kapacitetsökningar som man skulle kunna få till stånd genom att förse stora delar av bansträckan Stockholm-Södertälje med extra dubbelspår för förbifarter men där man undviker de mest besvärliga områdena. Härigenom skulle man kunna öka kapaciteten väsentligt jämfört med dagsläget, och man skulle kunna göra det till bråkdelen av den kostnad

som en helt ny bansträckning mellan Flemingsberg och Järna skulle innebära. Det här förslaget realbehandlas över huvud taget inte i utskottets betänkande. Det hänvisas i stort sett till SJ:s höga visdom. Det är kanske litet väl optimistiskt av utskottet att så helt förlita sig på visdomen inom SJ när det gäller sådana här frågor.

Herr talman! Jag vill beträffande det här ärendet yrka bifall till centerreservation nr 4, som bl. a. bygger på vår motion.

En annan viktig fråga för Södertäljeområdet är naturligtvis upprustningen av Södertälje Södra. Här har utskottet behandlat en motion, undertecknad av samtliga riksdagsmän från Södertälje. Tore Claeson har tidigare i debatten utförligt motiverat varför Södertälje Södra behöver rustas upp. Jag skall inte ytterligare utveckla saken, motiven talar för sig själva, utan jag inskränker mig till att yrka bifall till reservation nr 5.

**Anf. 90 KURT HUGOSSON (s):**

Herr talman! Inför den förestående omröstningen vill jag å utskottsmajoritetens vägnar göra följande röstdeklaration beträffande reservation 12, som gäller anslutning till riksnätet av vissa s. k. provningsbanor. Det har yrkats bifall till de olika punkterna i denna reservation.

Utskottsmajoriteten, bestående av socialdemokrater, moderata samlingspartiet och folkpartiet, kommer att rösta för utskottsmajoritetens förslag och lämna de olika motionskraven utan åtgärd. Vi kan göra detta även efter kommunikationsministerns deklaration att han har för avsikt att för riksdagen framlägga förslag om att följande bandelar skall föras till riksnätet, nämligen: Borås-Varberg, Kil-Torsby, Gårdsjö-Mariestad-Håkantorp, Bjärka/Säby-Västervik, Borlänge-Malung och Storuman-Hällnäs.

Förslag, herr talman, om dessa bandelars inlemmande i riksnätet kommer således att i sinom tid föreläggas riksdagen av regeringen.

Överläggningen var härmed avslutad.

**Trafikutskottets betänkande 17**

*Mom. 1 a (anslaget Statens järnvägar)*

Först biträdades reservation 2 av Rune Torwald och Anna Wohlin-Andersson med 52 röster mot 18 för reservation 3 av Sven Henriesson. 241 ledamöter avstod från att rösta.

Härefter biträdades reservation 1 av Rolf Clarkson m. fl. med 73 röster mot 67 för reservation 2 av Rune Torwald och Anna Wohlin-Andersson. 171 ledamöter avstod från att rösta.

Slutligen bifölls utskottets hemställan med 192 röster mot 73 för reservation 1 av Rolf Clarkson m. fl. 47 ledamöter avstod från att rösta.

Gunnel Jonäng (c) anmälde att hon i huvudvoteringen avsett att avstå från att rösta men markerats ha röstat nej.

Onsdagen den  
25 april 1984.

---

*Anslag till statens  
järnvägar, m. m.*

*Mom. 2 b (SJ:s investeringar i Stockholmsregionen)*

Utskottets hemställan bifölls med 239 röster mot 69 för reservation 4 av Rune Torwald m. fl. 4 ledamöter avstod från att rösta.

*Mom. 3 (upprustning och utbyggnad av Södertälje Södra järnvägsstation)*

Utskottets hemställan bifölls med 283 röster mot 27 för reservation 5 av Sven Henricsson. 2 ledamöter avstod från att rösta.

*Mom. 5 (särskild ledning inom SJ för det ersättningsberättigade nätet)*

Utskottets hemställan bifölls med 260 röster mot 48 för reservation 6 av Rune Torwald och Anna Wohlin-Andersson.

*Mom. 7 (ändring av SJ:s företagsform från affärsverk till aktiebolag)*

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 7 av Rolf Clarkson m. fl. – bifölls med acklamation.

*Mom. 8 a (västkustbanan, m. m.)*

Först biträdde reservation 8 av Rune Torwald m. fl. – som ställdes mot motion 1290 av Inger Wickzén – med acklamation.

Härefter bifölls utskottets hemställan med 233 röster mot 71 för reservation 8 av Rune Torwald m. fl. 5 ledamöter avstod från att rösta.

*Mom. 9 a (upprustningsprogrammet för inlandsbanan)*

Utskottets hemställan bifölls med 242 röster mot 68 för reservation 9 av Rune Torwald m. fl. 2 ledamöter avstod från att rösta.

*Mom. 9 b (inlandsbanans elektrifiering)*

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 10 av Sven Henricsson – bifölls med acklamation.

*Mom. 9 d (järnvägssträckan Lesjöfors–Kristinehamn)*

Utskottets hemställan – som ställdes mot motion 1778 av Bo Finnkvist m. fl. – bifölls med acklamation.

*Mom. 10 c (utbyggnad av norra stambanans första del)*

Utskottets hemställan bifölls med 293 röster mot 19 för reservation 11 av Sven Henricsson i motsvarande del.

*Mom. 10 d (upprustning av järnvägsnätet i Västerbotten)*

Utskottets hemställan bifölls med 293 röster mot 19 för reservation 11 av Sven Henricsson i motsvarande del.

*Mom. 10 e (upprustning av malmbanans södra omlopp)*

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 11 av Sven Henricsson i motsvarande del – bifölls med acklamation.

*Mom. 10 f* (elektrifiering av järnvägen Karlskrona–Kristianstad)

Utskottets hemställan bifölls med 280 röster mot 30 för reservation 11 av Sven Henricsson i motsvarande del. 1 ledamot avstod från att rösta.

*Mom. 11 a* (inlandsbanan)

Utskottets hemställan bifölls med 242 röster mot 69 för reservation 12 av Rune Torwald m. fl. i motsvarande del. 1 ledamot avstod från att rösta.

*Mom. 11 b* (järnvägen Hällnäs–Storuman)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 12 av Rune Torwald m. fl. i motsvarande del – bifölls genom uppresning.

*Mom. 11 c* (järnvägen Jörn–Arvidsjaur)

Utskottets hemställan bifölls med 243 röster mot 69 för reservation 12 av Rune Torwald m. fl. i motsvarande del.

*Mom. 11 d* (järnvägen Forsmo–Hoting)

Utskottets hemställan bifölls med 235 röster mot 75 för reservation 12 av Rune Torwald m. fl. i motsvarande del.

*Mom. 11 e* (järnvägen Lesjöfors–Kristinehamn)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 12 av Rune Torwald m. fl. i motsvarande del – bifölls med acklamation.

*Mom. 11 f* (inlandsbanan Mora–Orsa–Brunflo)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 12 av Rune Torwald m. fl. i motsvarande del – bifölls med acklamation.

*Mom. 12 a* (järnvägen Borås–Varberg)

Utskottets hemställan bifölls med 242 röster mot 67 för reservation 12 av Rune Torwald m. fl. i motsvarande del. 2 ledamöter avstod från att rösta.

*Mom. 12 b* (järnvägen Nässjö–Nybro)

Utskottets hemställan bifölls med 232 röster mot 78 för reservation 12 av Rune Torwald m. fl. i motsvarande del.

*Mom. 12 c* (järnvägen Växjö–Hultsfred–Västervik)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 12 av Rune Torwald m. fl. i motsvarande del – bifölls med acklamation.

*Mom. 12 d* (järnvägen Älmhult–Sölvesborg)

Utskottets hemställan bifölls med 236 röster mot 75 för reservation 12 av Rune Torwald m. fl. i motsvarande del.

---

*Anslag till statens  
järnvägar, m. m.*

*Mom. 12 e (järnvägen Borlänge–Malung)*

Utskottets hemställan bifölls med 241 röster mot 71 för reservation 12 av Rune Torwald m. fl. i motsvarande del.

*Mom. 12 f (järnvägen Kil–Daglösen)*

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 12 av Rune Torwald m. fl. i motsvarande del – bifölls med acklamation.

*Mom. 12 g (järnvägen Ställdalen–Daglösen)*

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 12 av Rune Torwald m. fl. i motsvarande del – bifölls med acklamation.

*Mom. 12 h (järnvägen Falköping–Landeryd)*

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 12 av Rune Torwald m. fl. i motsvarande del – bifölls med acklamation.

*Mom. 12 i (järnvägen Torsby–Kil)*

Utskottets hemställan bifölls med 238 röster mot 70 för reservation 12 av Rune Torwald m. fl. i motsvarande del.

*Mom. 12 j (järnvägen Arvika–Mellerud)*

Utskottets hemställan bifölls med 242 röster mot 69 för reservation 12 av Rune Torwald m. fl. i motsvarande del.

*Mom. 12 k (järnvägen Mora–Älvdalen)*

Utskottets hemställan bifölls med 242 röster mot 68 för reservation 12 av Rune Torwald m. fl. i motsvarande del. 2 ledamöter avstod från att rösta.

*Mom. 12 l (järnvägen Bjärka/Säby–Västervik)*

Utskottets hemställan bifölls med 238 röster mot 69 för reservation 12 av Rune Torwald m. fl. i motsvarande del. 3 ledamöter avstod från att rösta.

*Mom. 12 m (järnvägen Jönköping–Vaggeryd)*

Utskottets hemställan bifölls med 235 röster mot 75 för reservation 12 av Rune Torwald m. fl. i motsvarande del. 1 ledamot avstod från att rösta.

*Mom. 12 n (järnvägen Hallsberg–Mariestad)*

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 12 av Rune Torwald m. fl. i motsvarande del – bifölls med acklamation.

*Mom. 12 o (järnvägen Lidköping–Herrljunga)*

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 12 av Rune Torwald m. fl. i motsvarande del – bifölls med acklamation.

*Mom. 12 p* (järnvägen Gårdsjö-Häkantorps)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 12 av Rune Torwald m. fl. i motsvarande del – bifölls med acklamation.

*Mom. 12 q* (järnvägen Skövde-Karlsborg)

Utskottets hemställan bifölls med 244 röster mot 67 för reservation 12 av Rune Torwald m. fl. i motsvarande del. 1 ledamot avstod från att rösta.

*Mom. 12 r* (järnvägen Hudiksvall-Ljusdal)

Utskottets hemställan bifölls med 244 röster mot 67 för reservation 12 av Rune Torwald m. fl. i motsvarande del. 1 ledamot avstod från att rösta.

*Mom. 13 f* (järnvägen Borlänge (Repbäcken)-Malung)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 13 av Sven Henricsson i motsvarande del – bifölls med acklamation.

*Mom. 13 g* (järnvägen Malungsfors-Särna)

Utskottets hemställan bifölls med 282 röster mot 29 för reservation 13 av Sven Henricsson i motsvarande del.

*Mom. 13 h* (elektrifiering av västerdalsbanan och bandelen Mora-Älvdalen)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 13 av Sven Henricsson i motsvarande del – bifölls med acklamation.

*Mom. 13 i* (järnvägarna Malmö-Sjöbo och Ystad-Tomelilla-Simrishamn)

Utskottets hemställan – som ställdes mot utskottets hemställan med den ändring däri som föranleddes av bifall till motion 2435 av Stig Josefson och Sigvard Persson i motsvarande del – bifölls med acklamation.

*Mom. 13 l* (Värgårdas järnvägsförbindelser m. m.)

Utskottets hemställan bifölls med 282 röster mot 29 för reservation 14 av Sven Henricsson.

*Mom. 14* (särskild handläggning av frågorna om järnvägslinjerna Växjö-Västervik och Nässjö-Nybro, m. m.)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 15 av Sven Henricsson – bifölls med acklamation.

*Mom. 16 a* (transportrådets roll m. m.)

Utskottets hemställan bifölls med 226 röster mot 86 för reservation 16 av Rune Torwald m. fl.

*Mom. 24* (anslaget Ersättning till statens järnvägar för vissa tjänster)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 17 av Rolf Clarkson m. fl. – bifölls med acklamation.

Nr 128

Onsdagen den  
25 april 1984

---

*Anslag till statens  
järnvägar, m. m.*

Onsdagen den  
25 april 1984

*Anslag till statens  
järnvägar, m. m.*

*Övriga moment*

Utskottets hemställan bifölls.

**Trafikutskottets betänkande 18**

*Mom. 1* (bidrag till länshuvudmännen vid nedläggning av järnvägstrafik i vissa fall)

Först biträdades reservation 1 av Rune Torwald och Anna Wohlin-Andersson – som ställdes mot reservation 2 av Sven Henricsson – med acklamation.

Härefter bifölls utskottets hemställan med 241 röster mot 69 för reservation 1 av Rune Torwald och Anna Wohlin-Andersson. 2 ledamöter avstod från att rösta.

*Mom. 2* (anslaget Ersättning till lokal och regional kollektiv persontrafik)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 3 av Rolf Clarkson m. fl. – bifölls med acklamation.

*Mom. 4* (statsbidragsgivningen till kollektivtrafiken)

Utskottets hemställan bifölls med 184 röster mot 67 för reservation 4 av Rune Torwald m. fl. 55 ledamöter avstod från att rösta.

*Övriga moment*

Utskottets hemställan bifölls.

**6 §** Kammaren beslöt att förhandlingarna skulle fortsättas kl. 19.30.

**7 §** Anmäldes och bordlades

Proposition

1983/84:150 Förslag till slutlig reglering av statsbudgeten för budgetåret 1984/85, m. m. (kompletteringsproposition)

**8 §** Anmäldes och bordlades

Motionerna

1983/84:2859 av *Lars Werner m. fl.*

1983/84:2860 av *Nils Carlshamre m. fl.*

1983/84:2861 av *Björn Molin*

1983/84:2862 av *Karin Andersson m. fl.*

1983/84:2863 av *Jan-Erik Wikström m. fl.*

1983/84:2864 av *Gunnel Liljegren och Lars Ahlmark*

1983/84:2865 av *Thure Jadestig*

1983/84:2866 av *Gullan Lindblad*

Invandrings- och flyktingpolitiken (prop. 1983/84:144)

1983/84:2867 av *Karin Söder m. fl.*

1983/84:2868 av *Jan-Erik Wikström m. fl.*

1983/84:2869 av *Lars Werner m. fl.*



1983/84:2870 av *Anders Björck m. fl.*

Försöksverksamhet med ökad kommunal självstyrelse (prop. 1983/84:152)

1983/84:2871 av tredje vice talman *Karl Erik Eriksson*

Ändring i lagen (1928:281) om allmänna arvsfonden (prop. 1983/84:153)

1983/84:2872 av *Arne Andersson* i Ljung *m. fl.*

Förslag till ändringar i lagen (1950:596) om rätt till fiske (prop. 1983/84:159)

1983/84:2873 av *Alf Wennerfors m. fl.*

1983/84:2874 av *Sivert Andersson m. fl.*

1983/84:2875 av *Karin Andersson* och *Arne Fransson*

1983/84:2876 av *Elver Jonsson m. fl.*

Vissa trygghetsfrågor för äldre arbetstagare (prop. 1983/84:162)

1983/84:2877 av *Eric Hugelmark m. fl.*

1983/84:2878 av *Per Petersson m. fl.*

1983/84:2879 av *Olle Svensson*

Totalförsvarets ledning och samordning i regeringskansliet samt informationsberedskapen m. m. (prop. 1983/84:166)

1983/84:2880 av *Lars Werner m. fl.*

1983/84:2881 av *Jörgen Ullenhag m. fl.*

1983/84:2882 av *Kerstin Göthberg m. fl.*

1983/84:2883 av *Margareta Palmqvist*

1983/84:2884 av *Karl-Erik Häll* och *Berit Oscarsson*

1983/84:2885 av *Per Unckel m. fl.*

Kommunal och statlig utbildning för vuxna (prop. 1983/84:169)

1983/84:2886 av *Börje Stensson* och *Lars Ernestam*

1983/84:2887 av *Arne Andersson* i Ljung *m. fl.*

1983/84:2888 av *Anna Wohlin-Andersson m. fl.*

Ändring i lagen (1980:894) om jaktvårdsområden, m. m. (prop. 1983/84:170)

1983/84:2889 av *Staffan Burenstam Linder m. fl.*

Ändring i lagen (1983:1092) med reglemente för allmänna pensionsfonden (prop. 1983/84:172)

1983/84:2890 av *John Johnsson m. fl.*

1983/84:2891 av *Kurt Hugosson* och *Rolf Clarkson*

1983/84:2892 av *Elver Jonsson m. fl.*

Scandinavian Airlines Systems flygpassagerarterminal i Malmö (prop. 1983/84:173)

1983/84:2893 av *Stig Josefson m. fl.*

1983/84:2894 av *Knut Wachmeister m. fl.*

Nr 128

Onsdagen den  
25 april 1984

1983/84:2895 av *Lars Werner m. fl.*  
1983/84:2896 av *Ingvar Eriksson m. fl.*  
1983/84:2897 av *Börje Stensson och Lars Ernestam*  
Avgifter på gödsel- och bekämpningsmedel (prop. 1983/84:176)

*Meddelande om  
interpellationer*

9 § Anmäldes och bordlades  
Kulturutskottets betänkande  
1983/84:17 Radio och television (prop. 1983/84:100 delvis)

Utbildningsutskottets betänkande  
1983/84:25 Anslag på tilläggsbudget III (prop. 1983/84:125 delvis)

Bostadsutskottets betänkanden  
1983/84:22 Anslag till bostadsdepartementet m. m. (prop. 1983/84:100 delvis)  
1983/84:23 Anslag till bostadsförsörjning m. m. (prop. 1983/84:100 delvis och prop. 1983/84:145 delvis)  
1983/84:24 Anslag till bostads- och planadministrationen m. m. (prop. 1983/84:100 delvis)

**10 § Meddelande om interpellationer**

Meddelades att följande interpellationer framställts

*den 24 april*

**1983/84:148** av *Sven Munke (m)* till justitieministern om kostnaderna för saneringen efter giftutsläppen i Teckomatorp:

Saneringen efter BT Kemi-skandalen i Teckomatorp har enligt uppgift kostat svenska staten drygt 50 milj. kr., och ännu återstår mera saneringsarbeten. Eftersom företaget använt sig av olagliga metoder och detta skett efter order från moderföretaget Kemisk Verk Køge AB (KVK) i Danmark, måste ansvaret för saneringen åvila detta sistnämnda företag. Dotterbolaget BT Kemi gick ju som bekant i konkurs.

Enligt aktiebolagslagen 1975, 15 kap. 3 §, är aktieägare skyldig att ersätta skada som han genom att medverka till överträdelse av denna lag eller bolagsordningen uppsåtligen eller av grov ovarsamhet tillfogar bolaget, aktieägare eller annan.

KVK var ensam aktieägare i BT Kemi. KVK:s ansvar har aldrig prövats i svensk domstol. Det har endast varit verkställande direktören som ställts till ansvar. Vid domstolsförhandlingarna såväl i tingsrätt som inför fastighetsdomstol har vederbörande VD hänvisat till order om olika åtgärder, t. ex. dumpning och utsläpp av gift, som kommit från moderbolaget. Styrelsen i BT Kemi bestod huvudsakligen av personer i ledande befattningar inom Kemisk

Verk Köge. Direktören fälldes till ansvar för de skador bolaget åsamkat en trädgårdsmästare. KVK betalade vid en förlikning ca 1,25 milj. kr. i skadestånd.

Eftersom ansvarsdelen samlat stort intresse bland allmänhet och rättsvårdande myndigheter frågar jag: Ämnar justitieministern undersöka möjligheterna för svenska staten att lagsöka KVK för uppkomna saneringskostnader?

**1983/84:149** av *Sven Munke* (m) till statsrådet Bengt Göransson om åtgärder för att hedra Raoul Wallenberg:

Nästa år, 1985, är det 40 år sedan Raoul Wallenberg, som var i svenska UD:s tjänst i Budapest, bortrövades av sovjetiska trupper.

Raoul Wallenberg räddade som bekant tusentals judar från de tyska gaskamrarna och hyllas för dessa heroiska insatser i mänsklighetens tjänst i hela västvärlden. Han har t. ex. blivit hedersmedborgare i USA – en ära som bara vederfarits en annan icke-amerikan, nämligen sir Winston Churchill. Vidare har flera länder gett ut frimärken med Wallenbergs bild. Skolor, institutioner, gator, offentliga platser osv. har uppkallats efter honom. Det är bara i Wallenbergs hemland Sverige som man inte gör liknande uppskattningsaktiviteter!

Skulle kulturministern vilja medverka till att även Sverige hedrade denne sin medborgare genom t. ex. ett officiellt erkännande i form av att ett monument över hans insatser reses eller att ett frimärke med hans bild utges?

## 11 § Meddelande om frågor

Meddelades att följande frågor framställdes

*den 24 april*

**1983/84:518** av *Sven Munke* (m) till jordbruksministern om lantbruksnämndernas prisprövning enligt jordförvärvslagen:

Lantbruksnämndernas prisprövning enligt jordförvärvslagen har visat sig få orimliga konsekvenser. Förvärv som skett vid t. ex. exekutiv auktion har senare vid en prisprövning, då förvärvaren tvingats att avyttra fastigheten på grund av att förvärvstillstånd vägrats, inneburit att lantbruksnämnden satt ett pris som endast är hälften mot vad köparen vid auktionen fick betala. Andra fall är släktförvärv, där ingen prisprövning fordras. Vid senare avyttring tas ingen hänsyn till vad vederbörande har betalat, utan lantbruksnämnden bestämmer priset, som kanske med flera hundra tusen kronor understiger vad köparen själv gett.

Även lantbruksnämnder anser att prisprövningen är obehövlig. Den kräver större kostnader för administration än den nytta den gör. Andra konsekvenser är att en del fastigheter inte längre motsvarar det belåningsvärde de tidigare åsatts.

Nr 128

Onsdagen den  
25 april 1984

---

*Meddelande om  
frågor*

Onsdagen den  
25 april 1984

*Meddelande om  
frågor*

Är jordbruksministern beredd att ompröva lantbruksnämndernas prisprövning med hänsyn till de orimliga konsekvenser den innebär?

**1983/84:519** av *Nic Grönvall* (m) till statsrådet Birgitta Dahl om verksamheten vid Svenska Petroleum AB:

Såsom svar på en av mig framställd fråga rörande statlig företagsamhet inom distributionen av bensin och drivoljor uppgav statsrådet den 23 februari att statsrådet icke ansåg sig vid tillfället kunna besvara frågan med hänvisning till kommande proposition om oljepolitiken. I denna proposition finns emellertid ej något uttalande om Svenska Petroleum AB:s verksamhet för distribution av bensin och drivoljor. Den 28 februari uttalade statsrådet sig vara positiv till Svenska Petroleum AB:s köp av Svenska Fina AB. Vad var den verkliga anledningen till att statsrådet avböjde att svara på min fråga, som ju ej fick något svar i propositionen om vissa oljefrågor?

Enligt uppgifter som inhämtats under hand har resultatet av Svenska Fina AB:s verksamhet under 1983 varit sådant att ägarna till Svenska Fina AB, Petrofina, nödgats göra ett aktieägartillskott om 100 miljoner för att täcka uppkomna förluster. Svenska Petroleum AB fick vidkännas en förlust om 37 300 000 kr. Vad är anledningen till statsrådets positiva syn på Svenska Petroleum AB:s förvärv av Svenska Fina AB? Vilka skäl har lett statsrådet till slutsatsen att två förlustbringande bolags verksamhet skall tillsammans kunna ge vinst och effektivisering av varuförsörjning och distribution?

Hur kan Svenska Petroleum AB:s köp av aktier i Svenska Fina AB vara ett steg i riktning mot ett ökat samarbete mellan SP och det svenska oljeföretaget OK?

**1983/84:520** av *Nic Grönvall* (m) till industriministern om planerad försäljning av statens aktier i Landskrona Finans AB:

Enligt uppgifter i dagspressen pågår förhandlingar mellan de enskilda intressenterna i Landskrona Finans AB och staten om överlåtelse till de enskilda intressenterna av statens aktier i bolaget. Därvid nämns som köpeskilling ett belopp om 15–20 milj. kr.

Är dessa uppgifter riktiga? Hur anser industriministern att värdet på statens aktier skall bestämmas?

*den 25 april*

**1983/84:521** av *Margit Gennser* (m) till industriministern om de oorganiserade företagens näringsfrihet:

Småföretagandet är en expansiv kraft i 1980-talets näringsliv, framför allt i framgångsrika industriländer som USA, Japan och Hongkong. Affärsidéer, speciella kunskaper och nya produktivitetsinriktade arbetsmetoder tillvaratas ofta först och bäst i små företag, inte minst i enmansföretag.

I Sverige hindras en sådan utveckling alltför ofta av de fackliga organisatio-

nerna inom LO. Den fackliga byråkratin använder bl. a. sina stora kunskaper om lagar och avtal för att med medbestämmandet som vapen utestänga nytänkande och produktivitetinriktade företagare. Samtidigt försöker industridepartementet med olika åtgärder främja småföretagandet. Den bästa vägen vore att förstärka företagarnas näringsfrihet och organisationsfrihet. På så sätt skulle inte minst inom servicesektorn ett expansivt och dynamiskt företagande utvecklas.

Avser industriministern att ta initiativ och lagstiftningsvägen skydda de oorganiserade företagens näringsfrihet, så att dessa företagare inte, som i en rad aktuella fall, utestängs från sin näringsverksamhet?

**12 §** Kammaren åtskildes kl. 18.00.

In fidem

BERTIL BJÖRNSSON

*/Solveig Gemert*

**Nr 128**

Onsdagen den  
25 april 1984

---

*Meddelande om  
frågor*