

**1980/81:85**

**Måndagen den 23 februari**

Kl. 11.00

### **1 § Anmälan om kompletteringsval till utskott**

**Anf. 1 TALMANNEN:**

Centerpartiets partigrupp har som suppleant i konstitutionsutskottet under Bengt Kindboms ledighet anmält hans ersättare Stig Genitz.

Talmannen förklarade vald till

*suppleant i konstitutionsutskottet*

Stig Genitz (c)

**2 §** Justerades protokollet för den 13 innevarande månad.

### **3 § Svar på interpellation 1980/81:75 om en järnvägsförbindelse mellan Stockholm och Kapellskär över Arlanda**

**Anf. 2** Kommunikationsministern ULF ADELSON:

Herr talman! Pär Granstedt har frågat mig om jag är beredd att tillse att den beslutade utredningen om en järnvägsförbindelse Stockholm–Arlanda också omfattar möjligheten att fortsätta med en järnvägslinje över Rimbo, Norrtälje till Kapellskärs färjeläge samt att utredningsarbetet sker i nära samråd med SL, Stockholms läns landsting och berörda kommuner.

Riksdagens beslut när det gäller flygplatsfrågan i Stockholmsregionen innebär bl. a. att frågan om en järnvägsförbindelse mellan Stockholm och Arlanda skall utredas. Regeringen gav därför den 22 januari i år SJ i uppdrag att utreda de tekniska och ekonomiska konsekvenserna av en sådan förbindelse. Arbetet skall följas av en särskild opartisk sakkunnig.

När det gäller Pär Granstedts tankar på att förlänga en eventuell Arlandaförbindelse till Kapellskär vill jag erinra om de principer för SJ:s investeringsverksamhet som riksdagen upprepade gånger lagt fast och nyligen förtydligat när man i samband med höstens besparingsproposition

Måndagen den  
23 februari 1981

*Om en järnvägs-  
förbindelse mellan  
Stockholm och  
Kapellskär över  
Arlanda*

godkände regeringens förslag till strukturplan för SJ. Dessa principer innebär bl. a. att SJ skall satsa på investeringar som bidrar till att förbättra ekonomin i järnvägstrafiken, vilket är helt nödvändigt för att SJ skall kunna uppnå sitt ekonomiska mål senast 1983/84 i enlighet med riksdagens beslut.

Med en sådan inriktning av investeringarna är det bl. a. nödvändigt att satsa på de delar av SJ:s bannät som kommer att finnas kvar under överskådlig tid. Det är som jag ser det angeläget att både kapaciteten och den tekniska standarden på dessa banor förbättras, om SJ skall kunna konkurrera effektivt på transportmarknaden under 1980- och 1990-talen.

SJ skall enligt strukturplanen inrikta sin planering på en ökning av investeringarna med 5 % per år i fast penningvärde under en femårsperiod. Detta medger att den övervägande delen av de investeringar SJ vill genomföra kommer till stånd. Ökningstakten är också rimlig med hänsyn till kraven på SJ:s ekonomi. Enligt SJ:s nyligen redovisade utredning om den långsiktiga investeringsplaneringen är det inte aktuellt att bygga några helt nya järnvägar. Vad som kan bli aktuellt är att bygga ut spårkapaciteten på vissa sträckor, exempelvis genom anläggande av dubbelspår på de mest belastade delarna och genom mötesspår på stationerna. Att, som Pär Granstedt är inne på, bygga en järnväg på en sträcka som enligt SJ:s bedömning saknar tillräckligt trafikunderlag skulle innebära att andra lönsamma och för SJ:s service viktiga investeringar inte kommer till stånd.

Mot bakgrund av vad jag nu sagt är jag inte beredd föreslå någon utvidgning av utredningsuppdraget beträffande en spårförbindelse till Arlanda.

**Anf. 3 PÄR GRANSTEDT (c):**

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

Ulf Adelsonh kringgår litet grand den konkreta frågeställningen genom att i huvudsak uppehålla sig vid allmänna principer för SJ:s investeringsverksamhet. Det är ett konkret problem som jag har tagit upp och som kan vara värt att övervägas för sig.

Det finns ganska uppenbara skäl som talar för att det skulle kunna vara intressant med en sådan här järnvägssträckning. Kapellskär är den från många synpunkter bästa hamnen för vår sjöfart österut, mot Finland och Sovjetunionen. Det finns i den hamnen mycket stora utvecklingsmöjligheter som man skulle kunna ta till vara. Det kan ske genom en ytterligare utbyggnad av färjetrafiken och därmed lämpligen en minskning av belastningen på Stockholms hamn och Stockholms skärgård, där vi vet att färjetrafiken, på grund av vågsvall och annat, skapar betydande miljöproblem. Man måste också kunna tänka sig en kraftigt utbyggd lasttrafik över Kapellskärs hamn framöver.

Det vore alltså naturligt att göra Kapellskär till centrum för vår östinriktade trafik från Stockholmsregionen och från Mellansverige. Men en

förutsättning för detta är naturligtvis att Kapellskär får en järnvägsförbindelse, dels för snabba och bra persontransporter dit, dels och kanske framför allt för att på den vägen klara godstransporter utan att behöva satsa på många långtradar, som ju nu är en ganska stor belastning.

Om man ser den här frågan i perspektivet att det fanns möjlighet att bygga ut Kapellskär till ett viktigt sjöfartscentrum och en viktig hamn för östtrafiken, så tycker man att det också borde vara möjligt att en sådan här järnväg skulle kunna bli lönsam. Jag är naturligtvis helt på det klara med att en förutsättning för att man skall bygga järnvägen är att man kan få rimlig avkastning på det kapital man lägger ner.

Tanken att bygga den här järnvägen får också ses i perspektivet att järnvägstrafiken mellan Kårsta och Rimbo har lagts ned efter en lång tid av vanskötsel av banan.

Det är klart att det blir fråga om mycket stora investeringar, och man måste omsorgsfullt bedöma om investeringarna är ekonomiskt försvarbara eller inte. Men projektet är så pass intressant att det vore väl värt att undersöka, och då kanske i det litet större perspektiv som jag har skisserat. En förutsättning är förmodligen också att planerna på att bygga en järnväg till Arlanda kommer till stånd, vilket naturligtvis inte heller är säkert. Vi får se vad utredningen kommer fram till för resultat.

Jag tycker alltså att kommunikationsministern har avfärdat denna tanke litet väl lättvindigt. Han hänvisar till SJ:s utredning och strukturplan. Men såvitt jag förstår gjordes de innan riksdagsbeslutet om att utreda järnvägsförbindelsen till Arlanda hade fattats. Det gör ju att förutsättningarna har förändrats en hel del innan SJ genomfört sitt utredningsarbete. Jag skulle vilja få verifierat om man kan räkna med att tanken på en järnväg till Arlanda över huvud taget har spökat i SJ:s bedömningar.

Dessutom säger kommunikationsministern att ett motiv för att inte bygga denna järnväg är att SJ bedömer sträckan som olönsam. Jag skulle vilja fråga: Vad har SJ gjort för bedömning av lönsamheten på en järnvägslinje från Stockholm via Arlanda till Kapellskär, och på vilka premisser har i så fall den lönsamhetsbedömningen gjorts? Vilken grund har kommunikationsministern annars för att säga att SJ bedömer att en sådan här sträcka "saknar tillräckligt trafikunderlag", som det hette i svaret?

Sammanfattningsvis vill jag fråga: Vad har Ulf Adelson egentligen för grund för att hävda att denna järnväg inte skulle vara någonting att satsa på? Vad jag framkastade i min interpellation var helt enkelt att man skulle undersöka denna möjlighet. När man har tillsatt en utredning för att utreda en järnväg till Arlanda, varför då inte titta på om detta är någonting att bygga vidare på, nu eller kanske i ett längre tidsperspektiv? Jag tycker med förlov sagt att det är väl konservativt att inte ens öppna för möjligheten att räkna på ett sådant här projekt och göra en bedömning av under vilka förutsättningar det skulle kunna vara värt att satsa på.

Jag hoppas att det kan finnas utrymme för litet omtänkande på detta område och att man litet mer seriöst studerar ett sådant här alternativ. En

*Om en järnvägsförbindelse mellan Stockholm och Kapellskär över Arlanda*

Måndagen den  
23 februari 1981

---

*Om en järnvägs-  
förbindelse mellan  
Stockholm och  
Kapellskär över  
Arlanda*

bieffekt av detta skulle naturligtvis vara att det fick mycket stor ekonomisk betydelse för hela Roslagssektorns utvecklingsmöjligheter.

**Anf. 4** Kommunikationsministern ULF ADELSSOHN:

Herr talman! När det gäller färjetrafiken vill jag bara helt kortfattat säga att jag tror att vi måste utgå från att de som åker färja skall till – eller kommer från – Stockholm. Intresset för att färdas åtta, nio eller kanske tio mil med något annat färdmedel för att komma till Stockholm eller för att resa från Stockholm till Kapellskär tror jag inte är stort. Det visar all internationell erfarenhet. Jag tror alltså inte särskilt mycket på en utvidgning av färjetrafiken.

SJ:s resonemang om ekonomin när det gäller Kapellskär är baserat på den trafik som i dag finns där och på den som kan tänkas finnas i en framtid, om man inte beslutar genomföra en total omstrukturering av sjötrafiken i Stockholms län, och någon sådan är ännu inte föreslagen.

I fråga om nyanläggning av järnvägar har SJ från början sagt att det efter vad man i dag kan bedöma inte finns något område i det här landet där en sådan skulle vara lönsam. Att SJ utreder frågan om en järnvägsförbindelse mellan Stockholm och Arlanda är enbart beroende på att riksdagen har ålagt SJ att göra det. Jag kan försäkra Pär Granstedt att tanken att utreda den frågan annars inte skulle ha kommit upp i någon järnvägsmans hjärna med hänsyn till de kostnader och de tänkbara intäkter som det kan röra sig om.

SJ:s bedömningar när det gäller Kapellskär är alltså baserade på dagens trafik, och utsikterna att förränta uppemot 200 milj. kr. i dagens Kapellskärstrafik är inte särskilt ljusa, speciellt inte mot bakgrund av att staten redan nedlagt oerhört många miljoner kronor på den väg ut till Kapellskär som i dag finns. Att ha två parallella, nyanlagda transportsystem i det här landet, där vi i dag kämpar för att hålla i varje krona, låter sig tyvärr inte göras. Pär Granstedt.

**Anf. 5** PÄR GRANSTEDT (c):

Herr talman! Vad kommunikationsministern sade förstärker det intryck jag fick redan av interpellationssvaret, att ställningstagandet bygger på ett väldigt snävt tänkande. Det är alltså bedömningarna av dagens trafik på Kapellskär som ligger till grund för resonemanget att det inte skulle löna sig med en järnvägsförbindelse mellan Stockholm och Kapellskär. Men en anledning till att dagens trafik på Kapellskär är så pass begränsad är naturligtvis kommunikationsförutsättningarna, bl. a. det faktum att det inte finns någon järnväg dit. Därmed är man inne i ett präktigt cirkelresonemang: Trafiken på Kapellskär är begränsad eftersom det inte finns någon järnväg, och eftersom trafiken på Kapellskär är så begränsad lönar det sig inte att bygga någon järnväg. Alltså kommer trafiken på Kapellskär att fortsätta att vara så begränsad att det inte lönar sig att bygga någon järnväg.

Det är ju inte genom att resonera så man skapar nya möjligheter vare sig på kommunikationsområdet eller på något annat område. Jag tror att ett

---

*Om en järnvägs-  
förbindelse mellan  
Stockholm och  
Kapellskär över  
Arlanda*

nyttänkande skulle vara motiverat här, också av den anledningen att utvecklingsmöjligheterna för Stockholms hamn är begränsade.

Jag vet att Ulf Adelsohn ömmar väldigt mycket för resenärernas bekvämlighet i olika avseenden, men jag vågar ändå tro att de kan tänka sig att åka färja till Kapellskär och ta tåget därifrån. Det är inte något oöverkomligt besvär, och man gör dessutom en tidsvinst. Det går snabbare att ta båten från Finland till Kapellskär och tåg från Kapellskär till Stockholm än att ta båten ända in till Stockholm, och att vinna tid brukar ju vara angeläget i andra sammanhang. Det är med andra ord inte så självklart att det – som Ulf Adelsohn säger – är fördelaktigare för resenärerna att ta båten ända in till Stockholm. Däremot vet vi att färjetrafiken in mot Stockholm skapar betydande olägenheter i Stockholms skärgård med sönderslagna bryggor, erosion av stränder och annat. Egentligen skulle man därför behöva införa mycket stora hastighetsrestriktioner för färjorna in till Stockholm, vilket skulle innebära ytterligare tidsutdräkt för resenärerna. Jag är nu inte ute efter att stoppa möjligheterna till färjetrafik in till Stockholm, men jag tror att de framtida utvecklingsmöjligheterna snarare finns i trafiken på Kapellskär än i trafiken på Stockholm.

Jag konstaterar att grunden för Ulf Adelsohns negativa hållning är väldigt svag. Man har alltså inte sett på några som helst utvecklingsförutsättningar när det gäller Kapellskär utan baserat sig på den trafik som finns i dag. Att se på framtidsfrågor på det sättet tycker jag som sagt är mer än lovligt konservativt. Och självfallet är ett järnvägsbygge till Kapellskär en framtidsfråga och inte någonting som kan genomföras över en natt. Det är framtidsbedömningar som skall vara avgörande för om man tycker att detta är någonting att satsa på. För de framtidsbedömningarna behövs en utredning. Det finns redan en utredning som sysslar med frågan om järnvägstrafik inom det här området. Varför då inte ta med frågan om en järnvägsförbindelse till Kapellskär och studera det hela i ett större perspektiv?

**Anf. 6 Kommunikationsministern ULF ADELISOHN:**

Herr talman! Det är möjligt att jag är konservativ. I varje fall har jag i detta fall något så när baserat mitt ställningstagande på de kronor och ören som skall fram när det gäller sådana här byggen. Det blir i vilket fall som helst obekvämare och dyrare, om man skall åka tåg och båt i stället för att åka båt hela vägen. Enligt alla gjorda undersökningar anser passagerarna att det förhåller sig så. Men det skall vi inte orda om här.

När det gäller hamnen i Kapellskär rör det sig om vad jag skulle vilja kalla för ett typexempel på vad Sverige inte längre har råd med. Först beslutade Stockholms läns landsting, som egentligen inte har något ansvar för hamnfrågor, att bygga en hamn. Det här är ju inte den enda hamnen i regionen. Det finns en hamn i Stockholm, en i Nynäshamn och en i Södertälje. Nyligen såg jag att kommunalmännen i Norrtälje ville satsa på en annan hamn än just Kapellskär. Beträffande Kapellskär rör det sig inte heller om särskilt många sysselsättningstillfällen.

*Om en järnvägs-  
förbindelse mellan  
Stockholm och  
Kapellskär över  
Arlanda*

Vad händer? Jo, först beslutar man sig för att bygga en hamn för miljontals kronor. Detta medför följdinvesteringar för en annan samhällelig intressent, nämligen staten, som måste bygga en väg för många miljoner kronor. Sedan står då en ledamot av Sveriges riksdag upp och säger: Ja, skälet till att hamnen inte går så bra är ju att det bara finns en väg och ingen järnväg. Sedan kommer då också kravet på att man skall bygga en järnväg. Så staten skall alltså, därför att man av sysselsättningsskäl eller möjligen av regionalpolitiska skäl bygger hamnen i ett av Sveriges mest tätbefolkade områden med de minsta sysselsättningspolitiska problemen, bygga en väg och dessutom en järnväg för ett par hundra miljoner kronor, samtidigt som tidigare samhällelige investeringar i Stockholm, Nynäshamn och Södertälje kommer att förräntas sämre. Vi har kanske haft råd, Pär Granstedt, och det är kanske konservativt att säga att vi inte har råd – men det är i varje fall klokt.

**Anf. 7 PÄR GRANSTEDT (c):**

Herr talman! Först en liten korrigerig. Jag vet ju att Ulf Adelson har ett förflutet som borgarråd i Stockholm, vilket möjligen kan påverka hans synsätt. Men jag vill påpeka, att även om Sverige är gles befolkat, hör inte Norrtälje och Roslagen till Sveriges mest tätbefolkade områden. Möjligen gäller detta sommartid, om man räknar med alla stockholmare som då bor där. Men normalt är det ett utpräglat glesbefolkat område. Jag vill bara lämna den upplysningen till kommunikationsministern.

Sedan vill jag påminna om vad jag har föreslagit i min interpellation. Det gäller inte att vi skall kasta ut en mängd miljoner av regionalpolitiska eller andra skäl, utan att man när man utreder den här frågan ser efter om det inte skulle kunna vara lönsamt att bygga en järnväg till Kapellskär, om man räknar med att bygga ut hamnen och ge den en mera avgörande betydelse för vår trafik österut.

Vi kan naturligtvis ha en allmän diskussion om förutsättningarna för att ge den här hamnen en nyckelroll i vår framtida trafik. Härvidlag finns det delade meningar. Jag vet att man i Stockholms stadshus, där Ulf Adelson helt nyligen vistades, ansåg att man inte borde satsa på Kapellskär utan på Stockholms hamn. Inte långt därifrån, i landstinget, menade man att man inte borde satsa på Stockholms hamn utan på Kapellskär i stället. Här står alltså mening mot mening. Hade ett landstingsråd varit kommunikationsminister, hade han kanske haft ett annat synsätt, vad vet jag?

Jag vill inte själv framstå som någon expert när det gäller bedömningarna. Jag vet bara att det finns de som anser att Kapellskär i och för sig borde ha goda utvecklingsmöjligheter.

Vägen har naturligtvis klart förbättrat Kapellskärs förutsättningar. En järnväg skulle kunna förbättra dem ytterligare. Men jag menar inte att man skall bygga järnvägen, om man inte kan visa att det är en lönsam affär att göra det. Vad jag vänder mig emot är inte att Ulf Adelson hyser en mängd betänkligheter mot den här järnvägen, det må stå honom fritt. Vad jag vänder mig emot är att man inte ens är beredd att se på förutsättningarna, att man avfärdar tanken, innan man ens har utrett frågan, trots att det pågår en

utredning som gäller just byggandet av järnväg i det här området, varvid den sträckning som jag nämnt bara utgör en liten del.

Jag tycker alltså att det är mer än lovligt konservativt att inte ens vilja se på förutsättningarna utan avfärda det hela, innan man ens har tagit fram fakta och sett på de framtida utvecklingsmöjligheterna i området.

#### **4 § Svar på interpellation 1980/81:79 om åtgärder för att förbättra vissa av SJ nyanskaffade motorvagnar, m. m.**

**Anf. 8** Kommunikationsministern ULF ADELSON:

Herr talman! Sven Henricsson har frågat mig dels om jag har för avsikt att göra SJ-ledningen uppmärksam på vikten av att allvarligt beakta den berörda personalens synpunkter vid upphandling av nykonstruerad rullande materiel, dels om jag snabbt tänker förbättra SJ:s nya motorvagn Y1 i enlighet med personalens uttalade förslag.

Ledningen för statens järnvägar är självfallet införstådd med att problemen med den nya motorvagnen skall lösas så snabbt som möjligt. De brister som finns åtgärdas nu också av SJ i nära samarbete med berörd personal i den mån vagnens grundkonstruktion medger det och kostnaderna för ändringarna bedöms vara rimliga. Personalen har uppenbarligen ansett sig få tillräckliga garantier för detta genom att vända sig till SJ och inte till mig. Detta är också naturligt eftersom både SJ-ledningen och verkets personal har intresse av en väl fungerande vagnpark.

Det ligger helt inom SJ:s beslutsområde att inom ramen för sitt ekonomiska ansvar beställa rullande materiel i den omfattning och av den kvalitet som man anser nödvändig för att trafikbehoven skall kunna tillgodoses och SJ:s ekonomi förbättras. SJ, som beträffande Y1 gjort en beställning som uppenbarligen inte varit helt lyckad, får ta konsekvenserna av detta och kompensera merkostnaderna för reparationer och underhåll genom besparingar på annat håll.

Enligt den strukturplan för SJ som riksdagen nyligen beslutat om skall SJ:s ekonomiska mål uppnås senast 1983/84. Detta kräver bl. a. att den rullande materiel som SJ beställer, redan från början är anpassad till de krav som kunder och personal har rätt att ställa. Jag förutsätter därför att SJ fortsättningsvis vid planeringen av nya lok- och vagn typer lämnar sådana kravspecifikationer och följer upp arbetet hos leverantörerna på sådant sätt att den här typen av problem kan minimeras. För de vagn- och loktyper som nu utvecklas och projekteras har efter vad jag erfarit SJ ett nära samarbete med berörd personal.

**Anf. 9** SVEN HENRICSSON (vpk):

Herr talman! Jag tackar kommunikationsministern för svaret. Frågan gäller i första hand SJ:s nya motorvagn Y1 – en av Fiat levererad dieselmotorvagn. Efter hand skall 100 sådana ersätta utslitna motsvarigheter som i huvudsak framförs på trafiksvaga linjer.

*Om åtgärder för  
att förbättra vissa  
av SJ nyanskaf-  
fade motorvagnar,  
m. m.*

Att dessa vagnar används på trafiksvaga linjer innebär att resenärerna ofta skall färdas långa sträckor och lång tid med dem. Det finns många brister på vagnarna. Jag skall här påtala några.

Ventilationen är praktiskt taget obefintlig. Jag kan nämna hur den är anordnad – det är helt enkelt en vanlig skjutventil som man öppnar och stänger om man så att säga vill ändra på luftdraget.

Vidare: Passagerarna sitter trångt. Och eftersom väggarna blir fuktiga och det under vintertid bildas is på fönstren, kan det mycket väl hända att man t. o. m. får uppleva att kläder blir fuktiga och att det blir is på dem när de hänger intill fönstret.

Vid sträng kyla kan fram- och backreglaget inte läggas om från förarhytten, utan föraren får försöka krypa under tåget och med handkraft justera reglaget. Inte sällan händer det att kylsystemet går sönder och att man tvingas köra med bara en motor. Genom snö i insuget sätts fläktsystemet ur drift. Där finns ytterligare en rad brister som förorsakar ökat slitage, kraftiga driftstörningar och ökade kostnader för SJ.

Såväl kommunikationsministern som SJ:s ledning synes nu vara på det klara med problemen och skall söka avhjälpa bristerna i den mån vagnens grundkonstruktion medger detta, som det sägs i svaret. Det är väl bra, men låt mig erinra om att det var personalen som fick stöta på, redovisa alla brister och kräva åtgärder. Att man nu försöker göra något åt dessa brister är faktiskt ett alternativ till att skrota vagnen, som dock under gynnsamma förhållanden kan fungera. Men det blir säkerligen dyrbara ändringar.

Den ur politisk synpunkt intressanta frågan är i vad mån det nu inträffade är uttryck för ett i princip felaktigt tillvägagångssätt. Först och främst har hela denna upphandling kännetecknats av dålig planering, och den har skett under brådska. En långsiktig fast planering hade rimligen gjort det möjligt för svensk verkstadsindustri och svenska konstruktörer att få fram denna motorvagn. Sverige är inget u-land på detta område; tvärtom.

Provkörningen av vagnen skedde några perioder 1975 och 1976. Vinterprovet företogs under närapå "italienska" förhållanden: ingen kyla att tala om och brist på snö, inget ordentligt prov någon längre sträcka i verkligt snöväder. Inte heller provades vagnen under multipelkörning – dvs. med flera vagnar inkopplade – eftersom endast *en* vagn var inlånad. Personalen visste av erfarenhet att snön vid multipelkörning alltid virvlar och driver upp kraftigt framför efterföljande vagnar och fastnar i underredet. Man visste också hur det brukar gå med kylningen när fläktarna packas igen och man sedan vid gång i motlut behöver kraftig motorkylning, eftersom man då tar ut större effekt av motorn. Detta och mera till påtalades av en motorvagnsförare som själv upprättade ett protokoll. Han ställde frågan, om det med tanke på driftsäkerhet och energiåtgång kunde anses vara förnuftigt att ha motorer, kylare och alla andra vitala delar liggande oskyddade för kyla och snö under vagnen. Plogkonstruktionen kritiserades såsom felaktig med tanke på förhållandena i vårt lands norra delar. På ett mycket tidigt stadium av upphandlingen framfördes kritik mot stolindelningen i kupén som är mycket obekvämlig vid långa resor. Utrymmet för benen är för litet, och fätöljerna är

inte det minsta ställbara.

Avsikten hade enligt provförarna varit – och det sades också av SJ:s ansvariga – att ordna ett sammanträde efter vinterprovet i februari 1976 för utvärdering av proven tillsammans med förarna. Detta sammanträde kom aldrig till stånd trots påstötningar.

Vad gäller stolindeledning, bristande resgodsutrymmen m. m. påtalades missförhållandena också via trafikdistriktsnämnden av SJ:s ledning i Sundsvall. Så småningom svarade chefen för trafikavdelningen:

”Motorvagnarna kommer att användas för mycket varierande trafik alltifrån långväga trafik i en del norrlandståg till mycket kortväga trafik. För att inte ha olika typer vilket försämrar användningen har beslutats att inredningen när det gäller bl. a. soffdelningen skall vara ungefär densamma som i turistbussar eller omkring 825 mm. Härigenom har det ansetts möjligt att erbjuda en standard som är fullt jämförbar med den hos konkurrerande landsvägsbussar och samtidigt få rimlig driftekonomi trots höga anskaffningskostnader.

När det gäller godsutrymmet undersöker man om man genom borttagning av ett antal soffor på en del fordon skall kunna skapa ett ökat godsutrymme utan att ändra huvudkonstruktionen. Avsikten är inte att man normalt skall köra med någon godsvagn för att klara godstransporter. Eftersom fordonen enligt beställningen skall ha normala stöt- och draginrättningar är det dock möjligt att i enstaka fall förflytta en godsvagn med en motorvagn.”

I en annan skrivelse framhöll centrala maskinavdelningen vid SJ: ”Sittplatsdelningen är inte i första hand en kostnadsfråga utan en principfråga.” Det gäller tydligen principen att SJ inte skall ha bättre utrymmesstandard än busskonkurrenten. De resenärer som nu reser från exempelvis Östersund till Storuman, en sträcka på 30 mil, och därvid känner sig som en flaska i en ölback – för att citera en resenär – har dock liten tröst i hänvisningen till denna SJ-ledningens princip. Hur går det för resten med resekomforten när SJ saknar busskonkurrens? Skall då SJ-resenärerna vara nöjda med en ståplats? Sådana principer är värdelösa.

Det finns andra linjer, där SJ har verklig konkurrens av långfärdsbussar men där denna princip inte tycks gälla. Där har tåget uppenbarligen en högre sittkomfort än vad landsvägsbussen har. Men principen skall tydligen gälla i de glesbygder uppe i Norrland som det ofta är fråga om.

Herr talman! Jag anser mig kunna göra följande påstående. Ansvariga inom SJ:s ledning tog inte tillräcklig hänsyn till personalens på mångårig erfarenhet grundade kunskaper då denna upphandling skedde. Andra exempel visar att detta inte är en tillfällighet – ett olycksfall som kan rättas till, varefter man går vidare. SJ-ledningen har en tradition att ge minsta möjliga information om sina planer. Eftersom information i sin tur initierar diskussion, blir följden av utebliven information att många nyttiga synpunkter inte kommer fram. Viktiga beslut, t. ex. om investeringarnas praktiska utformning och inriktning, riskerar på så sätt att ske genom en skrivbordsbyråkrati. Denna attityd av allvishet i toppen synes vid SJ ha förstärkts under 1960- och 1970-talen, och den har också väckt reaktion hos en ansvarskännande järnvägspersonal.

*Om åtgärder för  
att förbättra vissa  
av SJ nyanskaf-  
fade motorvagnar,  
m. m.*

*Om den planerade  
höjningen av brev-  
portot*

Vi har på senare tid upplevt en hel del problem vid statens järnvägar. Enligt många uppfattning är detta en resursfråga, men här finns också – och den uppfattningen är jag inte ensam om – ett samband med principerna för ledning och administration inom företaget.

Min fråga gäller alltså inte enbart en misslyckad beställning, utan jag vill ifrågasätta SJ-ledningens bristande information och bristande medvetenhet om personalmedverkans betydelse för verksamhetens effektivisering. Det är här som jag skulle önska ett betydligt klarare besked från departementschefen, om han är benägen att göra SJ uppmärksam på att den här stilen i arbetet måste man verkligen ifrågasätta för att kunna effektivisera verksamheten.

**Anf. 10** Kommunikationsministern ULF ADELSON:

Herr talman! Jag har inte mycket att tillägga till vad jag sade i interpellationssvaret om att arbetet nu sker på det sätt som Sven Henricsson önskar. Personalen är nöjd med detta – man har i varje fall inte vänt sig till mig. Det förekommer ett samråd med berörd personal och ett nära samarbete när det gäller de fordonstyper som nu utvecklas inom SJ.

**Anf. 11** SVEN HENRICSSON (vpk):

Herr talman! Kommunikationsministern talar i svaret om – och han upprepar det nu – att det pågår ett samarbete med berörd personal i samband med åtgärdandet av de påtalade bristerna. Då vill jag än en gång understryka att initiativet till detta kom nedifrån, från dem som direkt jobbar med vagnarnas drift. Man frestas också säga: Det är så dags nu! Varför inte lyssna mer före inköpen, eftersom det fanns verkligt intressanta synpunkter på denna affär?

Nu kommer dessa reparationer att kosta pengar, och enligt kommunikationsministern får SJ-ledningen skylla sig själv. Man får ta pengarna där man kan, och jag förstår att de kommer att tas från andra angelägna ändamål. Detta kan också kommenteras. Det vore t. ex. på sin plats att fråga varför inte departementet försöker kartlägga hela affären punkt för punkt, från första beslutet fram till leveransen, inte för att få fram någon syndabock – det kan man alltid skaka fram någon, och i regel blir det fel person – utan för att försöka få fram nyttiga slutsatser för framtiden om hur man bör gå till väga vid upphandling för att undvika sådana grundstötningar som det här är fråga om.

**5 § Svar på interpellation 1980/81:86 om den planerade höjningen av brevportot**

**Anf. 12** Kommunikationsministern ULF ADELSON:

Herr talman! Elver Jonsson har, med hänvisning till postens förslag till portohöjning och ändring av portosystemet, frågat mig *dels* om regeringen avser att acceptera en ändring av taxekonstruktionen, som skulle innebära att enskilda, föreningar och företag kan få en flerdubbling av portokostna-

---

*Om den planerade  
höjningen av brev-  
portot*

derna för trycksaker, vilket då skall jämföras med 25-öreshöjningen av det vanliga brevportot, dels, om ändringen skulle accepteras, vilka åtgärder jag ämnar vidta för att hindra att de nämnda orimliga konsekvenserna uppstår.

Postens förslag innebär att korsbandsportot avskaffas och att en s. k. ekonomitaxa till oförändrat porto kommer att gälla då minst 200 försändelser, som inte är brådskande, lämnas in till befordran samtidigt. Portot blir inte längre beroende av försändelsernas innehåll utan av vikt och befordringshastighet. Breven utgör 80 % av antalet försändelser. Posten räknar med att 40 % av breven kommer att befordras med ekonomitaxa. Dessa brev skulle få oförändrat eller sänkt porto även efter den nu aktuella höjningen.

Av flera skäl är det viktigt att postens kostnader hålls nere. En alltför kraftig kostnadsutveckling omöjliggör på sikt en oförändrat hög service i glesbygd och leder genom portohöjningar till minskad efterfrågan. Konkurrensen med andra kommunikationsformer gör att postens storkunder är känsliga för prishöjningar. Mot den här bakgrunden har posten tillsammans med personalorganisationerna beslutat om ett fempunktsprogram som innebär anställningsstopp, säkrare postservice, omstrukturering av posttaxan, ökad satsning på försäljning och skärpt kostnadsjakt.

Omstruktureringen – man kan också säga ändringen – av taxan bör verksamt bidra till att kostnadsutvecklingen begränsas. Den är därför, liksom de övriga punkterna i fempunktsprogrammet, väl motiverad.

Det föreslagna taxesystemet medför övergångsvis vissa problem för kunder som tidigare skickat mycket korsband. Problemen bör dock kunna lösas genom särskilda övergångsbestämmelser. Hushållen kommer således att få köpa fler rabattmärken per år och de kommer att gälla i alla viktclasser och i hela Norden. Ideella föreningar får skicka brev upp till 100 g till lägsta ekonomiporto även om de lämnar in endast 20 försändelser samtidigt. Vissa företag får genom det föreslagna taxesystemet kraftigt höjda portokostnader. Postverket har meddelat mig att verket är berett att med dessa kunder träffa avtal så att kostnadsökningarna inte blir orimliga. Det finns också anledning att se över postens förslag till ekonomitaxa för tyngre försändelser liksom gränsen 200 försändelser för utnyttjande av ekonomitaxa.

Det är mot den här bakgrunden som frågan nu övervägs av regeringen.

**Anf. 13 ELVER JONSSON (fp):**

Herr talman! Först ett tack till kommunikationsministern för svaret. Låt mig också säga att jag tror att det är en både riktig och välmotiverad ambition som postverket har då man tillsammans med personalorganisationerna i ett särskilt program bestämt sig för att satsa på säkrare postservice, en mer aktiv försäljning och en skärpt kostnadsjakt.

När det gäller förslaget till ändrat taxesystem så synes inte de här tankegångarna vara nya för postverkets del. En diskussion har förts under lång tid, och den centrala ledningen har aviserat de lokala och regionala enheterna om att man arbetar med förslag till åtgärder som skulle kunna

*Om den planerade  
höjningen av brev-  
portot*

förenkla taxeringen och göra postbehandlingen mera enhetlig. Det skall sägas att nuvarande system många gånger är krångligt. Det gäller bl. a. reglerna för varuprov och trycksaker, som för många kunder framstår som högst omotiverade. Själva grunden för trycksakstaxeringen har sina svagheter. Gränserna mellan olika framställningsmetoder suddas ut mer och mer. Det kommer skilda tekniker när det gäller trycken och utskrifter från olika textbehandlingssystem samt en utökad datorteknik. Till detta kan sägas att reglerna alltemellanåt dåligt efterlevs. Många uppfattar systemet som både ologiskt och orättvist. Men frågan är om inte det hela har gått litet för snabbt och om inte förslaget från postverket har så uppenbara svagheter att man kan tala om en ofullbordad produkt. Eftertanken synes ha fått ge vika för brådskan.

Kommunikationsministern säger i svaret att regeringen överväger frågan. Dessutom framgår det av svarstexten att kommunikationsdepartementet och postverket har haft en diskussion och att man i den här frågan är på väg, så långt jag kan se, "åt rätt håll".

När det gäller korsbandsportots avskaffande och att detta skall ersättas med en s. k. ekonomitaxa, så hade postverket tänkt sig att minst 200 försändelser skulle lämnas in samtidigt. Och när det gäller den s. k. föreningsposten menar postverket att det skulle behövas ett antal av 50 försändelser. Nu har regeringen uttalat att det för föreningsposten bör räcka med 20 samtidigt inlämnade försändelser. Beträffande andra avsändare, dvs. storkunderna, är frågan om antalet samtidigt inlämnade försändelser fortfarande öppen. Ja, vad det gäller är om man ens skall ha något minimiantal. Finns bestämmelser om att försändelser skall lämnas in vid kassan på postanstalt, då har man ju redan fått ekonomibrev och föreningspost skilda från annan inlämnad post. Man skulle slippa mycken kontroll av huruvida avsändaren verkligen uppfyller de skilda minimikraven.

Jag upplever det som särskilt nödvändigt att beakta detta då det gäller föreningsposten, för här handlar det om små kvartersklubbar och fattiga scoutkårer som redan i dag har bekymmer med sin föreningsekonomi.

Fundera på minimitalet än en gång, herr Adelson, och ha då särskilt de små lokala föreningarna i minnet! Det skulle förenkla både för kunder och för postverket. Det skulle dessutom vara en logisk uppföljning av förslagets huvudtankar nämligen förenkling och enhetlighet.

Om den allmänna portohöjningen på 25 öre är kanske inte så mycket att säga. Ett drygt 15-procentigt påslag i inflationstider upplevs kanske inte som så chockartat, men jag har ändå i min interpellation pekat på de häftiga förändringarna när det gäller nuvarande korsbandspriser, som innebär en höjning med flera hundra procent. Jag nämnde också en 400-procentigt ökad portoavgift för den kund som skickar en tidningsrulle om 300 gram en gång i veckan. Portokostnaden ökar då från 85 kr. till 425 kr. om året.

Jag har även redovisat vad det kommer att kosta en högst vanlig kommun att göra utskick via postverket. För det som i dag taxeras som brev skulle det bli en ökning på kanske 15 000 kr. Men för det som i dag befordras som både

Måndagen den  
23 februari 1981

---

*Om den planerade  
höjningen av brev-  
portot*

A- och B-korsband skulle det bli en uppräknig med ca 350 000 kr.

Siffrorna avser alltså en helt vanlig svensk kommun, och de siffror jag nämnt avser årskostnaden. Det innebär i runda tal en ökning av kommunens portoutgifter med så där ett par hundra procent! Nu kanske postverket, och möjligen också kommunikationsdepartementet, säger att sådana här försändelser tidigare egentligen har befordrats alldeles för billigt. Ja, det är möjligt. Men för att citera kommunikationsministern kanske det "leder genom portohöjningar till vikande efterfrågan. Konkurrensen med andra kommunikationsformer gör att postens storkunder är känsliga för prishöjningar". Risker är att kunder av den här typen och storleksordningen avstår från att ta postverkets tjänster i anspråk. Då har de förändrade reglerna enbart motverkat de syften som postverket sagt sig vilja främja och som jag för egen del vill ställa upp bakom.

Nu säger kommunikationsministern att postverket är berett att resonera med denna typ av kunder, så att kostnadsökningarna inte blir orimliga. Jag förutsätter därför att regeringen i sitt svar till postverket på den här punkten ger ett besked som har principiell inriktning och som i sin förlängning leder till att taxesättningen blir av det slaget att postverkets kunder kan uppfatta den som attraktiv.

När det gäller enskilda kunder hänvisar kommunikationsministern till att hushållen skall få köpa fler rabattmärken per år. Det är bra. Viktigt är dock att dessa rabattmärken, som avser att reducera de negativa effekter som sloandet av korsbandsportot utgör, inte får bli av övergångskaraktär.

Det paradoxala är att det i många fall blir billigare att skicka trycksaker till utlandet än inom Sverige. Ser man på postverkets sammanställning över föreslagna postavgifter finner man att det kostar 7 kr. att skicka en 500 grams trycksak till Lissabon men hela 8:50 kr. att skicka den till Finspång. Om trycksaksförsändelsen väger 250 gram kostar det en femma att få den till Rio de Janeiro, medan det kostar 5:50 kr. att skicka den till Rimbo. Det kan inte vara rimligt, herr talman, att det blir dyrare att sända post till Östergötland och Uppland än till södra Europa eller Sydamerika.

En annan fundering som man osökt gör när man tittar på det nya taxeförslaget är de mycket höga tröskelvärden som inträder för utlandsposten. Det låter naturligtvis slående att 3 000 prisuppgifter blir ca 30, men frågan är om inte de höga tröskeltalen kommer att medföra andra typer av svårigheter. Skulle ett 500 grams brev som ytbefordras vara ett par gram för tungt ökar portot med 15 kr. Och när det gäller flygbefordrad post kan det bli både 20 och 30 kr. i portoökning för ett brev som råkar vara något enstaka gram för tungt.

En vital punkt berörs inte i interpellationssvaret, nämligen ikraftträdandet. Postverket har ansett att det är bråttom, och man har talat om den 1 april. Skall detta förslag verkligen genomföras inom ett fåtal veckor?

En annan punkt där oklarheten lysar igenom är hur stor andel snabb resp. långsam post som befordras i dag och hur stor förändringen kommer att bli med det nya förslaget. I det pressmeddelande som postens presstjänst sände ut den 30 december talade man om 90 % övernattbefordran. Det nya

Måndagen den  
23 februari 1981

*Om den planerade  
höjningen av brev-  
portot*

taxesystemet skulle minska övernattbefordran till 60 %. Dessa siffror tog jag också fasta på i min interpellation.

Men, herr talman, frågan är om dessa siffror verkligen stämmer. Redan i dag synes förhållandet vara det att mindre än två tredjedelar behandlas som A-post. Förutom brev och postkort som är A-post befordras mycket trycksaker av skilda karaktärer både som A- och som B-post. Det kan vara vanliga trycksaker, varuprov, varukorsband, blindskriftsförsändelser och småpaket. Anmärkas skall då att gruppen trycksaker har en speciell uppdelning på både masskorsband, gruppkursband och utgivarkorsband. Mitt intryck är att postverket i sin redovisning har bortsett från masskorsbanden, utgivarkorsbanden och gruppkursbanden, och de utgör bortemot en tredjedel av brevposten, kanske mer. Skulle denna nya iakttagelse vara riktig, då skulle andelen övernattbefordrad post redan i dag vara nere kring 60 %. Om det nya taxeförslaget innebär en minskning med 30 procentenheter av övernattbefordrad post skulle följden bli att mindre än hälften av posten hade en normal hastighet.

Herr talman! Jag började med att säga att jag tror att det är både riktigt och viktigt att posten klarar en god service till en rimlig prissättning och att kundernas kostnader och behov av god postgång tillgodoses. Jag tror att det är en förutsättning för att postverket skall kunna stärka sin ekonomi och säkra sin överlevnad. Därom råder förmodligen inga delade meningar. Men jag tror att det förslag som syftar till ett sådant mål måste vara så sammansatt att det inte motverkar sina egna syften. Det gäller både taxesättningen och befordringstiden. Därför tror jag att det kan vara värt någon extra veckas fundering från regeringens sida. Och så skall tydligen också bli fallet. Det hindrar inte att man parallellt därmed kan samtala med både postens företagsledning och de fackliga organisationerna, vilket kanske kan leda till att både en god postservice och en bärkraftig ekonomi för postverket säkras.

**Anf. 14** Kommunikationsministern ULF ADELSON:

Herr talman! Elver Jonsson hade både många och kloka synpunkter på detta ärende, som med förlov sagt inte är så enkelt.

När regeringen överväger denna fråga har den att ta hänsyn till många olika faktorer. Posttaxan i sig är visserligen inte ensam inflationsdrivande, men inflation är ju ofta en fråga om förväntningar. Man kan knappast tänka sig en prishöjning som är mera uppenbar för alla svenska medborgare än en höjning av posttaxan. Var och en klistrar ju på sina frimärken och kan då konstatera att frimärkena blivit dyra. Det är *en* bit i det hela. Och någon ändring från den 1 april kan det i varje fall inte bli tal om, som situationen ser ut i dag.

I övrigt har jag bara några korta kommentarer att göra.

Om vi utgår från postens förslag, så är det väl inte alldeles klart vad som skall vara långsampo och inte långsampo. Jag förstår Elver Jonssons förvirring, för jag är personligen ungefär lika förvirrad. Men i dag är det så att 50 % är långsampo. Den övervägande delen därav är masskorsband.

tidningar och gruppkursband. Detta anser då posten vara mindre intressant för framtiden. Meningen är emellertid att av den post som sorteras och som alltså utgör den verkligt personalkrävande och dyra hanteringen skall i framtiden 60 % gå långsamt och 40 % snabbt, alltså via nattbefordran. Det är de siffrorna som ligger i omstruktureringen och som är det väsentliga.

Vidare vill jag säga att en del förändringar diskuterar vi fortlöpande med postverket, även om vi inte nu riktigt vet vid vilken tidpunkt de kan genomföras. Det är sådana här saker som gäller Rimbo och Rio de Janeiro – två i övrigt komparabla storheter! Det skall naturligtvis inte vara på det sätt som det nu är, utan det skall justeras. Tanken att rabattmärken skall gälla för längre tid och säljas under längre perioder kan man naturligtvis överväga.

Meningen är också att när det gäller de företag som nu drabbas hårt av att korsbandsförsändelserna slopas skall posten gå ut och ta kontakt företag för företag, som jag har sagt. Postverket är berett att träffa avtal med dem, och verkets ledning har sagt att man är beredd att i det här fallet använda sin konsolideringsfond för att få en ordentlig och snygg övergång.

Jag kan alltså lugna Elver Jonsson genom att säga, att om man bortser från frågekomplexets inrangering i den totala svenska ekonomin, så diskuterar vi alla de här olika beståndsdelarna med postverket. Och det är som Elver Jonsson säger, att allt går i den riktning han önskar.

#### **Anf. 15 ELVER JONSSON (fp):**

Herr talman! Det är hugnesamt att också det ansvariga statsrådet säger att det här inte är så enkelt. Efter vad jag förstår har det också lett till att departementsenheten tagit extra god tid på sig. Av kommunikationsministerns senaste inlägg framgår ju att det inte blir någon förändring så tidigt som den 1 april. Därigenom blir det ju möjligt att fundera på saken några veckor, och jag tror att det kommer att vara till fromma för det svar som regeringen skall presentera när det gäller taxekonstruktionen för postverkets del.

Jag hälsar med tillfredsställelse att kommunikationsministern är öppen för ett studium av rabatteringsfrågorna även efter den s. k. övergångstiden.

Kommunikationsministern kommenterade också komplikationen i fråga om storkunderna. Där hade jag tagit kommunerna som exempel. Nu sägs det att postverket skall gå ut och resonera, och det styrker väl det påstående som jag gjorde i mitt inlägg, nämligen att brådskan hade fått ta överhanden över den eftertanke som borde ha föregått beslutet.

Herr talman! Min interpellation har självfallet varit en polemik mot det förslag som postverket har lagt fram. Den var kanske inte föranledd så mycket av egna funderingar utan mera av tillrop utifrån fältet – från kunder, både enskilda, företag, föreningar och kommuner. Min ambition var bara att fästa regeringens uppmärksamhet på saken, även jag tror att syftet kunde ha blivit tillgodosett ändå. Men jag är glad över det sätt på vilket regeringen hanterat frågan. Interpellationssvaret och det tilläggs svar som kommunikationsministern gett visar att regeringen har tagit intryck av den samlade kritik

*Om tvångsinlösen  
av kommunal  
mark för tunnel-  
banebygge*

som kommit från olika håll. Den har, som jag ser den, ändå varit konstruktiv.

Min huvudtes var att postverket låg på kollisionkurs med verkets egen programförklaring. Jag tittade i den lilla förnämliga skrift som postverket givit ut och som heter Postverkets företagspolitik. I inledningen sägs att skriften skall vara vägledande för handlandet inom företaget, och jag vill citera ett par rader.

Under rubriken Produkter och marknader heter det:

”Önskemål om differentiering av servicen skall tillgodoses, om den totala efterfrågan på Postverkets tjänster därigenom ökas och säkerheten i befintlig service inte minskas.”

På en annan vital punkt av det avsnitt vi har diskuterat, nämligen prisfrågorna, sägs under rubriken Prissättning:

”Prissättningen skall i övrigt utformas så att den bidrar till att öka efterfrågan på Postverkets tjänster.”

Det var där, herr talman, som jag menade att mål och metod inte stod i harmoni med varandra, och därför fanns det anledning att resa den här frågeställningen.

Sedan skulle det naturligtvis vara roligt, inte bara för en postman, och förtröstansfullt för en kommunikationsminister om allt fler skulle kunna säga: säkert som ett brev på posten. Det skulle man då säga med förhoppningen att det handlar om många brev.

**6 § Svar på interpellation 1980/81:90 om tvångsinlösen av kommunal mark för tunnelbanebygge**

**Anf. 16** Kommunikationsministern ULF ADELSON:

Herr talman! Stina Andersson har, med hänvisning bl. a. till att Stockholms läns landsting kommer att ansöka om expropriationstillstånd för att bygga ut tunnelbanan från Mörby till Täby centrum, frågat mig om jag under nuvarande ekonomiskt pressade läge är beredd att medverka till att säga nej till att tvångsinlösa kommunal mark.

Regeringen har inte fått någon framställning om expropriationstillstånd för det nämnda tunnelbanebygget. Däremot har regeringen fått en anhållan om koncession för tunnelbanan från Mörby till Täby centrum i ny sträckning.

Såväl koncessionsansökan som en eventuell ansökan om expropriations-tillstånd måste remissbehandlas inom regeringskansliet. Först därefter kan regeringen ta ställning. Det vore alltså fel av mig att nu uttala mig.

Jag håller emellertid med Stina Andersson om att man allvarligt måste pröva frågor om finansiering av t. ex. tunnelbaneprojekt. Det ankommer dock närmast på statens vägverk att utifrån tillgängliga medel och gällande flerårsplaner för byggandet av riksvägar prioritera olika byggnadsobjekt så rättvist och ändamålsenligt som möjligt.

**Anf. 17 STINA ANDERSSON (c):**

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

Svaret säger väl inte så mycket, och det hade jag kanske inte väntat mig heller. Men Roslagsbanans vara eller inte vara bekymrar fortfarande de människor som i första hand använder Roslagsbanan som kommunikationsmedel. Landstinget i Stockholms län har tagit ett majoritetsbeslut mot berörda kommuners vilja. Det visar tydligt och klart bl. a. den folkomröstning som ägde rum i mars 1980. Det var 94 % i Vallentuna och 72 % i Täby som ville ha kvar en upprustad och moderniserad Roslagsbana. Människorna i Roslagen vill helt enkelt ha kvar sin bana – den har blivit en ”institution”. Majoriteten av täbyborna vill inte heller ha någon tunnelbana, men ändå skall den byggas.

Jag hänvisade till folkomröstningen. Min uppfattning beträffande rådgivande folkomröstning är att man på det sättet öppnar möjligheter att inhämta kommunmedlemmarnas mening i viktiga kommunala frågor, och en folkomröstning bör på ett betydelsefullt sätt kunna bidra till vidareutvecklingen av den kommunala demokratin. Har vi då satt i gång denna apparat och ordnat en folkomröstning, där invånarna i berörda kommuner har fått säga sitt, är det mer eller mindre ett slag i ansiktet på kommunmedlemmarna, om politikerna sedan beslutar i en helt annan riktning.

Inte heller följer man tidigare avtal, som man hänvisar till och som lär gå ut på att om Roslagsbanan läggs ner på sträckan fram till Täby centrum skall den övriga delen av Roslagsbanan vara kvar. Den övriga delen av Roslagsbanan blir ju inte heller kvar. Näsbyparksgrenen skall läggas ner – därom har det beslutats i Stockholms läns landsting. Sträckningen Rimbo-Kårsta har redan lagts ner – det har vi hört tidigare i dag i ett interpellationssvar – och beslut har fattats om nedläggning av sträckningen Kårsta-Lindholmen 1982.

Dessutom har kommunerna Vallentuna, Täby och Norrtälje begärt förhandlingar med landstinget om att få köpa banan. Så starkt är nämligen kravet på bibehållande av banan. Dessa förhandlingar med finanslandstingsrådet har ännu inte kommit till stånd.

Det framhålls i svaret att expropriationstillstånd för detta tunnelbanebyggande ännu inte har kommit in till regeringen. I alla händelser har förvaltningsutskottet i landstinget fattat beslut om att ansöka om expropriationstillstånd enligt 2 kap. 2 § expropriationslagen. Sådan ansökan lär alltså komma. Vi har ingen anledning att vänta oss något annat.

Av svaret framgår också att regeringen har fått en anhållan om koncession för tunnelbanan från Mörby till Täby centrum i ny sträckning. När landstinget beslutar över huvudena på berörda kommuner och deras invånare, skall då också regeringen göra detta? Jag bara ställer frågan. Vilken hänsyn tar kommunikationsministern till berörda kommuners uttryckliga önskan?

När dessutom, som jag påpekat i min interpellation och som kommunikationsministern lär vara väl medveten om, det ekonomiska läget är ytterst

**Nr 85**

Måndagen den  
23 februari 1981

---

*Om tvångsinlösen  
av kommunal  
mark för tunnel-  
banebygge*

*Om tvångsintlösen  
av kommunal  
mark för tunnel-  
banebygge*

pressat, skall vi då lägga ner ännu högre kostnader i detta sammanhang, kanske t. o. m. mer än vad som skulle vara nödvändigt? Vilken hänsyn tar kommunikationsministern, som ju är föredragande i regeringen, till sådana frågor?

Statsbidragen utgår ju också olika beroende på om det gäller tåg, som i det här fallet Roslagsbanan, och om det gäller tunnelbana. Det är inte att undra på att kostnaderna efter reduktion av statsbidragen framstår till tunnelbanans fördel.

Det sägs också i svaret att det ankommer på statens vägverk att prioritera olika byggnadsobjekt. Men det ankommer väl också på kommunikationsdepartementet och kommunikationsministern, såsom varande den högste ansvarige, att prioritera vissa objekt och stryka andra sådana.

Låt mig också få ställa en liten avslutande fråga i sammanhanget. Vilken linje kan man tänka sig att kommunikationsministern, såsom föredragande i regeringen i dessa frågor om expropriation och koncession, kommer att driva: Ja eller nej till expropriation och koncession?

**Anf. 18** Kommunikationsministern ULF ADELSON:

Herr talman! Det är ju ingen hemlighet att Stina Andersson och jag är överens i frågan om hur man behandlat folkomröstningens resultat. Jag har emellertid inte uppfattningen att ansvar skall utkrävas annat än av dem som ansvar har att utkräva, och det är väljarna. Det är de som i 1982 års val får uttrycka vad de tycker om dem som fattat beslut över deras huvuden. Det är ju så en demokrati fungerar. Väljarna har också bättre än någon annan part chansen att ta revansch, om de vill göra det.

I övrigt är det rent formellt så i detta ärende att frågan om statsbidrag till tunnelbanor regleras av statliga förordningar. Ansökan om bidrag skall göras till länsstyrelsen. Beslut om bidrag fattas sedan av statens vägverk, vars ställningstaganden sker inom ramen för de medel som riksdagen anvisar till statens vägverk. Två villkor måste dock vara uppfyllda för att vägverket skall kunna fatta sådant beslut. Det ena är att koncession beviljats, och det andra är att det föreligger expropriationstillstånd. I dessa fall är det regeringen som beslutar.

Koncessionsfrågan gäller rätten att bygga och trafikeringsplikten. Jag kan inte i dag bedöma hur regeringen kommer att ställa sig, men jag föreställer mig att det är ytterst ovanligt att regeringen inte accepterar den lokala trafikhuvudmannens önskemål om uppläggnig av trafiken.

I expropriationsfrågan vill jag hänvisa till att det i 12 § expropriationslagen, som regeringen har att följa, bl. a. heter:

”Expropriationstillstånd skall icke meddelas, om ändamålet lämpligen bör tillgodoses på annat sätt eller olägenheterna av expropriationen från allmän och enskild synpunkt överväger de fördelar som kan vinnas genom den.”

Sedan får väl vi två fundera över vad som är lagklokt i det här fallet – om ändamålet lämpligen bör tillgodoses på annat sätt, av ekonomiska eller andra skäl, eller om olägenheterna från allmän eller enskild synpunkt överväger de fördelar som kan vinnas genom expropriationen. Att jag innan vi ens har fått

in en ansökan skulle uttala mig om vad jag kommer att förslå regeringen, det vore kanske att gå litet för långt i förväg. Jag vill åtminstone höra vad de lagkloke kan ha att säga.

**Anf. 19** STINA ANDERSSON (c):

Herr talman! Jag ber att få tacka kommunikationsministern för det kompletterande svaret. I och för sig tror jag nog att kommunikationsministern och jag har samma uppfattning beträffande Roslagsbanans vara eller icke vara.

Sedan gällde det om ändamålet lämpligen kan tillgodoses på annat sätt. Jag tycker att det finns orsaker som gör att man kan tillgodose önskemål om koncession osv. på ett annat sätt. Det är klart att jag väl förstår att kommunikationsministern i dag inte kan ta ställning till expropriationen, som det här gäller. Men jag hoppas att kommunikationsministern ser positivt på saken, ur Roslagsbanans synpunkt, när frågan kommer upp.

Samtidigt måste jag säga att vårt hopp i dag står till regeringen, med hänsyn till de frågor som skall avgöras av regeringen. Naturligtvis står då i första hand vårt hopp till kommunikationsministern. Säger man ja till expropriation och koncession för tunnelbanan mellan Mörby och Täby centrum, då rullar ju ärendet vidare. Det gäller att stoppa denna rullning, och då är det regeringen som i sista hand i dag – tyvärr – har ansvaret.

Jag tycker nog att kommunikationsministern har argument för att säga nej – dels den folkomröstning som har ägt rum, dels det ekonomiska läge som vi har i dag. Vi vet att det samhällsekonomiska läget kräver stor återhållsamhet av såväl staten som landsting och kommuner. Det mycket kostnadskrävande tunnelbaneprojektet måste anses vara svårt att förena med en sådan inriktning. Det är svårt att få den ekvationen att gå ihop. En bevarad Roslagsbana är naturligtvis det mest ekonomiska. Men det är som bekant inte alltid det rakaste spåret som väljs.

Tunnelbanebygge och tvångsinlösen av mark kommer att medföra en fortsatt försämring av det redan alltför bekymmersamma ekonomiska läget. Då menar jag att det är dags för kommunikationsministern att dra i en nödbroms. Jag vill alltså här rekommendera herr kommunikationsministern att dra i den nödbromsen.

## **7 § Svar på fråga 1980/81:260 om planerna på framtida uranbrytning i Sverige**

**Anf. 20** Industriministern NILS ÅSLING:

Herr talman! Ingvar Carlsson har frågat energiministern, statsrådet Carl Axel Petri, om regeringen anser att uranbrytning i princip bör vara en förbjuden verksamhet i framtiden. Om svaret på denna fråga är ja, undrar Ingvar Carlsson av vilka skäl regeringen vill anslå 5,8 milj. kr. till Sveriges geologiska undersökning (SGU) för uranprospektering budgetåret 1981/82.

**Nr 85**

Måndagen den  
23 februari 1981

*Om planerna på  
framtida uranbrytning  
i Sverige*

*Om planerna på  
framtida uranbryt-  
ning i Sverige*

Arbetet inom regeringen är så fördelat att det är jag som skall svara på frågan.

Regeringen har inte deklarerat någon principiell inställning till uranbrytning.

Enligt lagen (1974:890) om vissa mineralfyndigheter krävs koncession för uranbrytning. Sådan koncession meddelas av regeringen. Det finns f. n. ingen ansökan om koncession. Däremot har regeringen den 23 december 1980 beslutat att LKAB:s planerade uranprojekt i Pleutajokk skall prövas enligt 136 a § byggnadslagen (1976:213). Ansökningen enligt denna lag remissbehandlas f. n.

Ingvar Carlssons fråga är ställd mot bakgrund av att regeringen i årets budgetproposition (prop. 1980/81:100 bil. 17 s. 102) vill anslå 5,8 milj. kr. till SGU. Jag vill erinra om att regeringen därvid framhåller att dessa medel i första hand bör användas för att under budgetåret 1981/82 avsluta och dokumentera pågående prospekteringsprojekt.

**Anf. 21 INGVAR CARLSSON (s):**

Herr talman! Jag ber att få tacka industriministern för svaret, och jag ber om ursäkt för att jag ställde min fråga om uranet och energipolitiken till energiministern. Jag hade glömt bort att energiministern enbart är ansvarig för en mindre del av energipolitiken.

På centerns stämma har beslutats att uranbrytning inte skall ske. Statsminister Fälldin sade i en TV-intervju den 14 februari: Vi skall verka för förbud mot uranbrytning. Men han sade i samma intervju: I dag är brytning tillåten. Varje regering måste följa lagar ända tills de ändras.

Jag har också hört hur centern hänvisar till en, som man kallar den, partimotion där man säger sig vara emot uranbrytning. Den regering där centern innehar statsministerposten och uranministerposten gör emellertid ingenting för att införa ett generellt förbud mot uranbrytning. Det är ett ganska olustigt dubbelspel. Förstår ni inte att det är sådant här som inte bara driver era opinionssiffror i botten utan också bidrar till det politikerförakt som tyvärr håller på att sprida sig? Och hur tror ni, herr statsråd, att de remissinstanser som nu har att svara på frågor om uranbrytning i Arjeplog upplever sin situation? Tjänstemän lägger ner stor möda och satsar sin yrkeskunskap för att få fram bästa möjliga beslutsunderlag. Det är ju bortkastad tid och möda, om vi inte under några förhållanden skall bryta uran i Sverige.

Nu har jag fått ett svar från statsrådet Åsling, att regeringen inte har deklarerat någon principiell inställning till uranbrytning. Men det ligger ju en energiproposition på riksdagens bord för behandling. Den innehåller inte något som helst förslag om förbud mot uranbrytning. Det måste ju i all sin dar innebära att det är en i princip tillåten verksamhet som skall prövas enligt 136 a § byggnadslagen. Det är precis det som f. n. sker beträffande Pleutajokk. Därför måste jag be statsrådet Åsling att förtydliga sig på den punkten och förklara vad han och regeringen menar med uttalandet: "Regeringen har inte deklarerat någon principiell inställning till uranbryt-

ning." Eftersom sådan brytning i dag är tillåten innebär det väl i all rimlighets namn att regeringen t. v. måste ha uppfattningen att detta är en i princip tillåten verksamhet.

**Anf. 22** Industriministern NILS ÅSLING:

Herr talman! Jag vill ytterligare understryka vad jag sade i mitt svar, att regeringen inte har haft anledning att ta ställning till frågan om uranbrytning. Vi har inte fått någon ansökan om koncession. Frågan om uranprojektet i Pleutajokk skall ju enligt regeringens beslut prövas enligt 136 a § byggnadslagen.

Jag vet inte vart Ingvar Carlsson vill komma. När det föreligger ett konkret ärende för regeringen att ta ställning till är det självklart att regeringen också kommer att ta ställning. Men något sådant ärende föreligger f. n. inte.

**Anf. 23** INGVAR CARLSSON (s):

Herr talman! Problemet är inte att jag vill komma någonstans. Jag anser att vi skall ha de lagar som i dag gäller. Problemet är att landets statsminister uttalar sig offentligt och säger att han vill ha ett principiellt förbud mot uranbrytning. Men i den proposition som han själv har underskrivit finns inte något förslag om ett sådant förbud. Därför ställer jag frågan: Är det bara munväder, eller finns det någon avsikt att lägga fram ett sådant förslag i ett senare sammanhang? I så fall vill jag ställa en följdfråga: Varför får inte riksdagen pröva ett sådant förslag i sitt större energipolitiska sammanhang?

Det är problemet, herr Åsling. Prövningen av frågan om brytning i Pleutajokk fortgår ju på grundval av nuvarande lagstiftning, som visar att statsministerns uttalande i TV om att han är emot uranbrytning i dag inte har någon som helst laglig grund. Lagen säger nämligen något helt annat.

**Anf. 24** Industriministern NILS ÅSLING:

Herr talman! Jag förstår fortfarande inte riktigt vad frågan gäller. Vi kommer från regeringens sida självfallet att ta ställning den dag vi har ett konkret ärende. Det finns ingen anledning att ta principiell ställning på förhand. Att riksdagen är fri att pröva frågan är ju en självklarhet. Ingen kan ifrågasätta riksdagens kompetens att t. ex. i anslutning till den energipolitiska propositionen ta ställning även i den här frågan.

**Anf. 25** INGVAR CARLSSON (s):

Herr talman! Då måste jag tyvärr ytterligare hjälpa industriministern på traven genom att direkt citera statsministerns uttalande i Dagens eko för en kort tid sedan, då statsministern sade: "Ja, det är min uppfattning att vi bör ändra lagstiftningen när det gäller uranbrytning."

Det finns inte något sådant förslag i energipropositionen. Därför frågar jag nu: Kommer det en proposition till från industridepartementet, som innehåller förslag till förbud mot uranbrytning, och kommer den i så fall att läggas fram under våren?

**Anf. 26** Industriministern NILS ÅSLING:

Herr talman! Jag har ingen anledning att ge mig in på att tolka vad statsministern har sagt. Han har gett uttryck för sin uppfattning. Vad regeringen sedan har att ta ställning till är ju det konkreta förslag som kan framkomma. Regeringen har ännu inte, som jag tidigare redovisat, haft anledning att ta ställning till de här frågorna. Att statsministern mot bakgrund av bl. a. centerpartiets inställning i kärnkraftsfrågan klart har deklarerat sin uppfattning som partiledare är ju en självklarhet, men regeringen har inte tagit ställning i frågan.

Det är uppenbart att det när det gäller folkomröstningen om kärnkraften föreligger vissa oklarheter. Den linje som Ingvar Carlsson företrädde har ju dels – det var ju ledningens för linje 2 ståndpunkt – sagt nej till uranbrytning, dels förnekat detta i den offentliga debatten, såvitt jag har förstått situationen rätt. Det finns alltså ett antal oklarheter här. Centern har för sin del klart deklarerat sin uppfattning. Regeringen har ännu inte tagit ställning – frågan återstår.

**Anf. 27** INGVAR CARLSSON (s):

Herr talman! Kan industriministern förstå att de ansvariga verken och myndigheterna och kommunalpolitikerna i Arjeplog kan ha svårt att skilja på när herr Fälldin uttalar sig som statsminister och när han uttalar sig som centerledare? Jag tror att de flesta utgår från att statsministern, när han uttalar sig i radio och TV till svenska folket, talar som statsminister och som ledare för regeringen. Om han inte gör det borde det vara viktigt att understryka det, så att man i det här fallet vet om att ett krav på förbud mot uranbrytning inte gäller för regeringen, utan att det bara gäller för det parti som statsministern företräder. Sådant här har inte förekommit i svensk politik tidigare. Det är något helt nytt som introducerats sedan centern kom i regeringsställning, och det skapar stor förvirring, tveksamhet och villrådighet bland tjänstemän, ansvariga verk och kommuner.

**Anf. 28** Industriministern NILS ÅSLING:

Herr talman! Får jag till sist säga att vad som skapat förvirring i den här debatten väl framför allt är inställningen från Ingvar Carlssons parti. Ledningen för linje 2 gick ut i folkomröstningskampanjen och sade att uranbrytning inte skulle förekomma. Detta förnekar man nu. Det är väl det som skapar oklarhet. Centerns partiledare har ju klart deklarerat sin uppfattning hela tiden. Det kan inte för någon vara en överraskning var Thorbjörn Fälldin och centerpartiet står i den här frågan. Att regeringen inte har tagit ställning framgår ju också ganska klart bl. a. av den energipolitiska propositionen.

**Anf. 29** INGVAR CARLSSON (s):

Herr talman! Det var kanske inte så dumt att jag ställde frågan till energiministern ändå, ty här kan ju uppenbarligen inte industriministern det mest grundläggande när det gäller var partierna står i fråga om uranbrytning.

Jag kan bara säga att varken linje 2 eller socialdemokratiska partiet någonsin sagt att vi inte skall bryta uran. Vi hade frågan uppe vid vår kongress, och kongressen beslöt med endast *en* rösts reservation att vi i princip skulle acceptera uranbrytning, dock givetvis på de miljömässiga och andra villkor som måste uppställas.

Jag konstaterar att denna debatt, herr talman, inte har gett någon som helst klarhet om regeringens ställning i denna fråga. Men lyckligtvis är det så att lagar och regler gäller, och de lagarna innebär att uranbrytning är en i princip tillåten verksamhet till dess att regeringen lagt fram ett förslag till riksdagen om ändring av lagstiftningen och det förslaget har bifallits av riksdagen.

### 8 § Svar på interpellation 1980/81:89 om Kalmar Varv AB

**Anf. 30** Industriministern NILS ÅSLING:

Herr talman! Bernt Nilsson har frågat mig följande:

”1. Vad var utslagsgivande för regeringens nej till stöd åt Kalmar Varv: att de långsiktiga riskerna var för stora, som angavs i interpellationssvaret den 24 november, eller att kreditvärdigheten hos någon av parterna brast, som angavs i radioprogrammet den 19 januari?

2. Om brister i kreditvärdigheten var det utslagsgivande, undrar jag:

a. Hur vet industriministern, med tanke på svaret på fråga 3 den 24 november, att Lennart Kihlberg inte kunnat fullgöra sin del av överenskommelsen?

b. Menar industriministern att både riksgäldskontoret och fartygskreditnämnden uraktlåtitt att förvissa sig om kreditvärdigheten hos de inblandade parterna och trots detta föreslog stödet till varvet?”

Jag har tidigare i denna kammare förklarat varför regeringen inte kunde godkänna riksgäldskontorets förslag till rekonstruktion av Kalmar Varv. Jag kan nu bara upprepa det svar jag då gav, nämligen att regeringen inte ansåg sig kunna godkänna överenskommelsen därför att de långsiktiga riskerna för staten med fortsatt garantiengagemang för Kalmar Varv bedömdes för stora.

**Anf. 31** BERNT NILSSON (s):

Herr talman! Jag ber att få tacka för svaret.

Som framgått av min interpellation var jag undrande när jag hörde industriministerns uttalande i radio den 19 januari i år. I det radioprogrammet framhölls att orsaken till att regeringens nej till stöd till Kalmar Varv skulle vara likviditetsproblem hos i varje fall en av de privata intressenter som var inblandade. I dag får jag samma svar som jag fick förra gången, nämligen att det var de långsiktiga riskerna och inte likviditetsproblemen som var avgörande för regeringens ställningstagande.

Jag konstaterar därför att industriministerns uppgifter i radio den 19 januari måste ha varit felaktiga. Jag tycker att det är bra att det har blivit

klarlagt. Men i likhet med vad jag gjorde förra gången skulle jag vilja ställa en fråga till industriministern: Vilken ekonomisk expertis är det som regeringen har använt för sin bedömning i den här frågan? Är inte riksgäldskontoret och fartygskreditnämnden experter i detta fall? Jag skulle vilja påstå att de kanske är de högsta som finns att tillgå i landet, och det är därför intressant att få höra vad industriministern säger om detta. Nu har riksgäldskontoret i en skrivelse den 9 oktober 1980 meddelat att man har kreditgarantier på 60 milj. kr. som kunde vara i fara om Kalmar Varv gick i konkurs. Därför fick riksgäldskontoret och fartygskreditnämnden gemensamt i uppdrag att undersöka om det fanns andra alternativ i stället för en konkurs att arbeta med. Fullmäktige har då kommit fram till följande bedömning i ärendet. Det kan konstateras att statens förlustrisk vid varvskonkurs uppgår till ett belopp motsvarande övervägande delen av statens garantiåtagande för byggnadsfinansiering avscende nybygge 453, dvs. till ca 60 milj. kr. Ett undvikande av konkurs nu torde dels leda till lägre kostnader för staten, dels ge nödvändig tid till en eventuell omprövning av verksamhetens framtida inriktning och omfattning vid varvet. Såsom framgått av nämndens yttrande kan den bedömningen göras att det framarbetade alternativet till en konkurs i vart fall torde möjliggöra en fortsatt verksamhet under den tid som åtgår för färdigställandet av nybyggnad 451 och 453, dvs. in på andra halvåret 1981.

Fullmäktige har också funnit att detta var en bra lösning med hänsyn till att det var privata intressenter som gick in med halva beloppet i detta fall.

Jag tycker att det är mycket märkligt att regeringen har sagt nej när den expertis det är fråga om här bedömer läget på det sätt som man har relaterat. Jag skulle vilja höra av vilka skäl regeringen gjort detta, och som sagt inte minst vilken expertis det är som nu har uttalat sig på sådant sätt att det inte var möjligt att gå in och göra det. Man påvisar ju att det under alla förhållanden skulle ha varit förmånligt för staten att gå in med detta stöd.

Nu är det så att stöd har lämnats till en rekonstruktion av Sölvesborgs varv, och det känner jag till. Staten har där gått in med ett antal miljoner – jag skall inte nämna hur många, men det är fråga om ganska betydande belopp. F. n. pågår rekonstruktionsförsök beträffande Kalmar Varv, och jag skulle därför vilja ställa frågan: Är industriministern beredd att lämna motsvarande stöd till en rekonstruktion av sysselsättningen vid Kalmar Varv och också till Kalmar kommun, som måste komma in i detta sammanhang?

### **Anf. 32 Industriministern NILS ÄSLING:**

Herr talman! Det är väl inte så mycket att tillägga i sak i denna fråga. Mitt yttrande i radioprogrammet avsåg en del av detta komplex. Jag kan inte tro att det i och för sig står i motsatsställning till det totala perspektivet, att de långsiktiga riskerna enligt regeringens bedömande var alltför stora.

På Bernt Nilssons fråga vilken expertis utom fartygskreditnämnden vi har anlitat vill jag svara att regeringen måste ändå till sist göra en helhetsbedömning. Det är inte alls något ifrågasättande av den tillgängliga expertisens

kunnighet eller omdöme som man får tolka in i regeringens slutgiltiga beslut i frågan. Det var bara så att regeringen vid en totalvärdering av alla faktorer fann att de långsiktiga riskerna var alltför stora.

Bernt Nilssons fråga om vi är beredda att medverka till en rekonstruktion föranleder mig att svara att vi självfallet är angelägna att klara sysselsättningsproblemen i Kalmar. Vi är alltså beredda att vid det tillfälle då sysselsättningssituationen motiverar det diskutera olika åtgärder för att klara sysselsättningen. Då får vi se vilken bransch det kommer att gälla.

Jag kan beträffande Sölvesborgs varv säga att rekonstruktionen där, som Bernt Nilsson tagit fasta på, mest av allt gällt att skaffa annan sysselsättning. Och där har vi, som det ser ut i dag, lyckats lösa problemen rätt framgångsrikt genom att medverka till tillskapandet av annan sysselsättning.

### **Anf. 33 BERNT NILSSON (s):**

Herr talman! Först till det radioprogram från den 19 januari som är aktuellt här och som var betitlat Jobbet. I det radioprogrammet sade industriministern icke något som helst om de långsiktiga riskerna, utan då var det endast fråga om att likviditetsproblemen hos en del av de inblandade parterna inte kunde klaras och att det därför blev konkurs. Det var kontentan av det resonemang som förekom i radioprogrammet, och det var detta som gjorde att jag undrade: Har bedömningen ändrat sig på något sätt? Jag fick ju tidigare uppgiften om att det var de långsiktiga riskerna som var det avgörande.

Det är förvånande att industriministern gått ut på det sätt som han gjort i detta radioprogram. Alltnog – det är tydligen ingenting att diskutera om, därför att de frågor som togs upp i det här radioprogrammet inte är aktuella nu.

Men beträffande expertisen måste jag säga: Fartygskreditnämnden måste väl ändå höra till dem som kan mest på det här området? Riksgäldskontoret har sin uppgift att sköta, och jag vill påstå att man har gjort det på ett föredömligt sätt. Man påpekar i sin skrivelse: "Ett undvikande av konkurs nu torde dels leda till lägre kostnader för staten dels ge nödvändig tid till en eventuell omprövning av verksamhetens framtida inriktning och omfattning vid varvet."

Det var såvitt jag kan förstå enligt denna expertis förmånligt under alla förhållanden att gå in och stödja varvet i det här sammanhanget. Därför är det, som sagt, egendomligt att gå ifrån den utan tvivel största expertis som finns på området.

Sedan noterar jag med tacksamhet att industriministern anser det angeläget att försöka rekonstruera viss sysselsättning på den arbetsplats det är fråga om – det gäller inte att i stort rekonstruera varvsverksamheten, även om vissa delar av den finns med i det rekonstruktionsförslag som man f. n. arbetar med och där kanske de tidigare anställda till stor del är involverade och försöker hjälpa till på olika sätt. Jag noterar alltså med tacksamhet att industriministern är beredd att hjälpa till även i det fallet.

**9 § Föredrogs och hänvisades**

Proposition

1980/81:90 punkterna B 1, B 2 och B 8 under tionde huvudtiteln i bil. 1  
samt bil. 2 till jordbruksutskottet  
bil. 3 till försvarsutskottet  
i övrigt till näringsutskottet

**10 § Föredrogs men bordlades åter**

Konstitutionsutskottets betänkanden 1980/81:15 och 16  
Skatteutskottets betänkande 1980/81:20  
Justitieutskottets betänkanden 1980/81:18–20 och 22  
Försvarsutskottets betänkanden 1980/81:16–18  
Socialutskottets betänkande 1980/81:16  
Kulturutskottets betänkanden 1980/81:20 och 21  
Utbildningsutskottets betänkanden 1980/81:16 och 17  
Trafikutskottets betänkande 1980/81:13  
Jordbruksutskottets betänkande 1980/81:16  
Näringsutskottets betänkanden 1980/81:31 och 32  
Arbetsmarknadsutskottets betänkande 1980/81:15

**11 § Föredrogs och bifölls**

Interpellationsframställning 1980/81:101

**12 § Anmäldes och bordlades**

Propositionerna

1980/81:97 om skolforskning och personalutveckling  
1980/81:107 om den statliga skoladministrationen m. m.  
1980/81:113 om ändring i militära rättegångslagen (1948:472)

**13 § Anmäldes och bordlades**

Finansutskottets betänkande

1980/81:20 om riktlinjer för den ekonomiska politiken och budgetregleringen  
m. m.

Civilutskottets betänkanden

1980/81:15 om ersättning vid inlösen av saneringsfastigheter  
1980/81:16 om kommunal förköpsrätt vid olämplig lägenhetsindelning  
1980/81:17 om rätten till ersättning för rättegångskostnader i fastighetsbildningsmål  
1980/81:18 om översyn av lagen om förvärv av hyresfastighet m. m.  
1980/81:19 om priskontroll av vissa bostadsrätter

## 14 § Meddelande om frågor

Nr 85

Måndagen den  
23 februari 1981

Meddelades att följande frågor framställdes

den 20 februari

*Meddelande om  
frågor*

**1980/81:286** av *Jan Bergqvist* (s) till utrikesministern om regeringens syn på förhållandena i Uruguay:

Militärdiktaturen i Uruguay försökte befästa sin ställning genom att anordna en folkomröstning den 30 november förra året. Trots regimen brutala undertryckande av folkets möjligheter att öppet bilda opinion led regimen ett rejält nederlag i omröstningen. Resultatet skall inte bara ses som ett nederlag för ett visst författningsförslag utan framför allt som en protest mot sju onda år av diktatur. Det är nu viktigare än någonsin att kampen för demokrati i Uruguay får ett kraftfullt och brett internationellt stöd. Följande fyra krav är centrala:

1. Allmän amnesti med frihet för alla politiska och fackliga fångar, upphävande av alla politiska förbud och rätt att återvända för alla som lever i exil.

2. Rätt för alla politiska partier och demokratiska organ att åter få fungera.

3. En ekonomisk reform som skapar rättvisa villkor för den fattiga befolkningen.

4. Fria val till en konstituerande församling som får dra upp riktlinjerna för landets framtid.

Eftersom det i Sveriges riksdag inte har förekommit någon egentlig diskussion om situationen i Uruguay efter folkomröstningen vill jag nu fråga utrikesministern:

Hur kommer Sverige att ge stöd åt demokratiseringssträvandena i Uruguay?

**1980/81:287** av *Per Olof Håkansson* (s) till industriministern om ett program för den svenska gummiindustrin:

Olika försök att få fram ett program för den svenska gummiindustrin återförs till det uppdrag som regeringen 1976 gav statens industriverk.

Resultatet av detta uppdrag skall bl. a. utgöra utgångspunkt för bedömningar av utvecklingstendenser inom branschen.

Utredningsarbetet tycks inte bedrivas med någon större iver, och den tidpunkt då arbetet skall avslutas har flyttats fram vid några tillfällen. Den senast angivna, "under år 1980" (NU 1979/80:61 s. 11), kan inte heller den vara aktuell.

Jag vill därför fråga industriministern om de bedömningar fortfarande är aktuella som 1976 ledde fram till regeringens uppdrag åt SIND, och vilka initiativ regeringen avser att ta för att lägga fram ett program för den svenska gummiindustrin och när detta beräknas ske?

**1980/81:288** av *Maja Bäckström* (s) till industriministern om åtgärder för att rädda torrbatterifabriken i Ängelholm:

Det danska batteriföretaget A/S Hellekens driver f. n. en torrbatterifabrik i Ängelholm. Hellekens vill nu lägga ned denna fabrik och överflytta batteriproduktionen till Danmark.

Därför har den danska företagsledningen uppmanat fabriksledningen vid torrbatterifabriken att inleda MBL-förhandlingar med facken om denna nedläggning och överflyttning av batteriproduktionen.

Jag vill därför fråga industriministern vilka insatser han är beredd att vidta för att rädda torrbatterifabriken i Ängelholm?

**1980/81:289** av *Eva Winther* (fp) till socialministern om forskningsprojektet "Barn – behov eller börda?":

SCB fick i samband med FN:s internationella barnår 1979 i uppdrag av socialdepartementet att undersöka orsakerna till de sjunkande födelsetalen i landet. Man startade ett forskningsprojekt, "Barn – behov eller börda?" I samband med detta arbete har en stor intervjuundersökning förberetts. Ca 5 000 kvinnor skall under april månad intervjuas om sin syn på föräldraskap, barnantal m. m.

Det har väckt stor förvåning att intervjuundersökningen enbart vänder sig till kvinnor och helt bortser från fadersrollen. Det är visserligen sant att det fortfarande är kvinnor som har huvudansvaret för barnen, men i den yngre generationen är föräldraskap inte synonymt med moderskap.

Med anledning av det anförda ber jag att få fråga socialministern:

Kommer socialministern att ta något initiativ för att den nu planerade intervjuundersökningen i anslutning till forskningsprojektet "Barn – behov eller börda?" skall kompletteras med att också män intervjuas?

**1980/81:290** av *Tore Claeson* (vpk) till kommunikationsministern om bibehållande av manuell betjäning av Mälarbron i Södertälje:

Mälarbron i Södertälje, den s. k. klaffbron, är hårt trafikerad. Ofta skapar broöppningar irritation och problem i trafiken. Omkring 27 000 fordon och närmare 5 000 fotgängare per dygn passerar bron. Varje broöppning tar mellan fem och sju minuter, och i genomsnitt är det ca tio broöppningar per dygn.

Bron har manuell betjäning från ett brotorn nära en av broklaffarna. Personalen som sköter bevakningen gör goda insatser bl. a. då det gäller att förebygga olyckstillbud i samband med broöppningarna.

Nu diskuteras i anslutning till en utredning från sjöfartsverket en omläggning av verksamheten till fjärrmanövrering och TV-övervakning. Detta skulle medföra personalminskning och betydligt längre broöppningstider med de negativa konsekvenser detta innebär.

Med hänvisning till den diskuterade förändringen vill jag fråga kommunikationsministern:

Vill kommunikationministern medverka till att Mälarbron i Södertälje får behålla den manuella betjäningen med hänsyn till de fördelar detta innebär beträffande säkerhet och snabbhet vid broöppningar?

15 § Kammaren åtskildes kl. 12.36.

In fidem

SUNE K. JOHANSSON

*/Solveig Gemert*

**Nr 85**

Måndagen den  
23 februari 1981

---

*Meddelande om  
frågor*