

1981/82:136

Måndagen den 3 maj

Kl. 11.00

1 § Anmälan om kompletteringsval till utskott

Anf. 1 TALMANNEN:

Socialdemokratiska riksdagsgruppen har som ny ledamot i utrikesutskottet efter Carl Lidbom anmält nuvarande suppleanten Axel Andersson och som ny suppleant i utrikes- och justitieutskotten anmält Inge Carlsson.

Vidare har socialdemokratiska riksdagsgruppen som suppleant i utbildningsutskottet under Margot Wallströms ledighet anmält hennes ersättare Elvy Norberg.

Moderata samlingspartiets partigrupp har som suppleant i utrikesutskottet under Gösta Bohmans ledighet anmält hans ersättare Barbro Nilsson.

Centerpartiets partigrupp har som suppleant i arbetsmarknadsutskottet under Börje Hörnlunds ledighet anmält hans ersättare Margareta Hedlund.

Talmannen förklarade valda till

ledamot i utrikesutskottet

Axel Andersson (s)

suppleanter i utrikesutskottet

Inge Carlsson (s)

Barbro Nilsson (m)

suppleant i justitieutskottet

Inge Carlsson (s)

suppleant i utbildningsutskottet

Elvy Norberg (s)

suppleant i arbetsmarknadsutskottet

Margareta Hedlund (c)

2 § Justerades protokollet för den 23 april.

3 § Talmannen meddelade att *Lena Öhrsvik* (s) den 1 maj återtagit sin plats i riksdagen, varigenom Georg Karlssons uppdrag som ersättare upphört.

4 § Svar på interpellation 1981/82:168 om SJ:s ansvar gentemot resenärer

Anf. 2 Kommunikationsministern CLAES ELMSTEDT:

Herr talman! Hans Alsén har med hänvisning till ett brev från statens järnvägar (SJ) till konsumentverket-konsumentombudsmannen (KO) frågat mig om jag anser

dels att det är rimligt att SJ friskriver sig från ansvaret gentemot resenären-konsumenten på sätt som skett i nämnda svar till KO,

dels att SJ:s uppfattning om företagets skyldighet gentemot sina resenärer är förenlig med statsmaktens strävan att hos allmänheten öka benägenheten att färdas i kollektiva former.

Jag vill först erinra om att jag här i kammaren nyligen redogjort för de betydande problem SJ haft under den gångna vintern att ge en god trafikstandard och för den historiska bakgrunden till problemen med försommelser bl. a. på investeringssidan. Jag har också i kammaren redovisat de omfattande åtgärder som nu är på gång för att rätta till situationen. Ett program för att klara störningarna har upprättats och genomförs nu efter överenskommelser med berörda trafikhuvudmän. Jag kan därför nu på goda grunder konstatera att SJ är på väg att lösa sina trafikproblem så att vi får en fullt godtagbar järnvägstrafik här i landet.

I det brev som Hans Alsén åberopar förklarar SJ att en årskortsinnehavare på SJ inte kan garanteras att alltid få göra sina pendelresor mellan Uppsala och Stockholm enligt tidtabellen. Som förklaring anges att järnvägstrafiken sker i ett omfattande, integrerat och komplicerat system, varför det är ogörligt att helt gardera sig för störningar i form av tågförseningar eller tåginställelser. SJ, liksom övriga järnvägsförvaltningar i Europa, har också friskrivit sig från skyldigheten att lämna ersättning till följd av tågförseningar.

Det fall som Hans Alsén tar upp prövas nu hos KO. Jag kan därför inte uttala mig i frågan. Jag vill dock allmänt klargöra att det är förståeligt att SJ kan råka ut för trafikproblem och därför inte under alla förhållanden kan hålla tiderna. Det är heller inte ekonomiskt rimligt att hålla en sådan beredskap att man alltid kan klara tågstörningar. Ett sådant stort ansvar skulle givetvis också återspeglas i ett helt annat pris för kunden. Och höga priser verkar avskräckande för kollektivresenärerna – det visar lågprissatsningarna inom flyg, järnväg och busstrafik mycket tydligt.

Tågresenärer liksom övriga kollektiva trafikanter skall dock givetvis ha en så bra trafikstandard som möjligt. Av SJ:s ekonomiska ansvar följer att SJ strävar efter att förbättra sin trafik så att antalet resenärer ökar och resultatet

förbättras. Regeringens medvetna offensiva satsning på järnvägen ger också nu SJ bättre ekonomiska möjligheter att leva upp till detta mål. Jag vill till sist även upplysa att SJ i enskilda fall vid förseningar kan ersätta de utlägg som en trafikant kan råka ut för under eller i direkt anslutning till en resa. Villkoren för ersättningen har SJ utformat efter en överenskommelse med KO.

Anf. 3 HANS ALSÉN (s):

Herr talman! Må det vara tillåtet att först göra en ytterst personlig reflexion. Det känns litet underligt att stå här inför en tom kammare, när man för två dagar sedan upplevt några härliga folkmöten runt om i landet under första maj. Icke desto mindre tycker jag det känns viktigt att få stå här.

Detta är kanske också en personlig kommentar, men jag tror jag kan få instämmanden från många av mina kolleger: Efter snart nio år i riksdagen har jag vant mig vid att inte ha för stora förhoppningar på det substantiella innehållet i svar från våra värderade statsråd. Det svar som kommunikationsministern givit mig är ändock mer än vanligt utan substans och sakligt innehåll, skulle jag vilja säga. När jag tackar för detta svar, gör jag det med viss besvikelse och känner behov av att göra ett antal kommentarer. Därför, herr talman, ber jag redan från början om ursäkt för att jag kommer att ta kammarens, herr talmannens och statsrådets tid i anspråk en längre stund.

Kommunikationsministern finner anledning att inleda sitt svar med att sätta upp ett pekfinger och påpeka att han här i kammaren nyligen redogjort för SJ:s problem. Förmodligen säger han detta för att tala om för mig hur onödigt min interpellation egentligen är. Jag delar till ingen del herr ministerns uppfattning, och jag skall försöka klara ut varför.

Låt mig först få konstatera att då kammaren i år debatterade just SJ i anledning av riksdagens behandling av anslagen till företaget i fråga, så sades ingenting av det ansvariga statsrådet. Det är något märkligt, som jag ser det. Jag skulle med intresse ha tagit del av synpunkter, just inför detta interpellationssvar. I interpellationssvaret till mig sveper kommunikationsministern med lätt hand över sakfrågan – resurserna till SJ – och gör några franka påståenden. Jag vill citera några meningar ur svaret. Kommunikationsministern säger: "Jag har också i kammaren redovisat de omfattande åtgärder som nu är på gång för att rätta till situationen. Ett program för att klara störningarna har upprättats och genomförs nu efter överenskommelser med berörda trafikhuvudmän. Jag kan därför nu på goda grunder konstatera att SJ är på väg att lösa sina trafikproblem så att vi får en fullt godtagbar järnvägstrafik här i landet."

Jag skulle vilja ställa några kompletterande frågor med anledning av detta påstående. Den första frågan skulle vara: Vad innebär egentligen enligt kommunikationsministern en fullt godtagbar järnvägstrafik här i landet? Det är ytterst viktigt att få svar på den frågan med hänsyn till vad SJ tycker är en godtagbar standard om man köper årskort. Den andra frågan lyder: När kan man möjligen uppnå denna – som jag ser som något synnerligen fiktivt – godtagbara järnvägstrafikstandard?

Jag frågar därför att jag faktiskt här i kammaren har diskuterat denna typ av frågor och SJ:s problem med tidigare kommunikationsministrar. Senast var det med herr Adelson. Han har som bekant avgått och har nu ingen plats i kammaren. Huruvida han i dag på sina "missionsresor" i svenska bygder färdas med SJ vet jag inte. Gör han det inte, kan det möjligen bero på att han misstror förutsättningarna att komma fram i rätt tid. Men när han diskuterade med mig – måndagen den 15 december 1980, alltså för ett och ett halvt år sedan – var han ganska så bestämd om att SJ:s problem skulle lösas. Det lät misstänkt likt det herr Elmstedt nu säger. Jag skall därför be att få citera vad herr Adelson med ett ännu mer framt framträdande än den nuvarande kommunikationsministern sade till mig och dem som lyssnade i kammaren:

"SJ har ansträngt sig för att klara de många resenärerna. Äldre personvagnar underhålls sålunda för att kunna användas ytterligare ca fem år i stället för att dömas ut. Verkstadsresurserna har utökats, bl. a. under kvällstid och vid veckoskiftena, för reparation av skadade vagnar. Förfrågan har gjorts – tyvärr med negativt resultat – hos andra länders järnvägsförvaltningar om köp eller inhyrning av personvagnar.

SJ har vidare beställt 150 personvagnar och 100 motorvagnar. Ett 30-tal personvagnar och ett 60-tal motorvagnar har redan levererats. Varje månad framöver kommer ytterligare 3 personvagnar och 5 motorvagnar. Jag kommer i budgetpropositionen att gå in närmare på behovet av ytterligare anskaffning av bl. a. personvagnar. Enligt vad jag inhämtat har SJ vidare redan kommit överens med leverantören av personvagnar om snabbare leveranser. Man har vidare diskuterat möjligheterna av ytterligare leveranser av sittvagnar, sovvagnar och restaurangvagnar. Det finns alltså många åtgärder som håller på att vidtas för att förbättra situationen.

När det gäller trafiken mellan Uppsala och Stockholm har SJ ändrat om tidigare liggvagnar till 1 klass sittvagnar. Fr. o. m. denna månad och senast i april 1981" – observera: april 1981 – "kommer de ursprungliga vagnarna som har bättre komfort att successivt återinsättas. I takt med att SJ tillförs nya vagnar kommer vidare fler vagnar att sättas in på linjen.

Den stora ökningen av antalet resenärer tillsammans med tekniska skador på vagnar och lok har medfört förseningar. En genomgripande undersökning av orsakerna håller just på att slutföras inom SJ. Med ledning av denna analys utarbetas ett åtgärdsprogram. Det beräknas vara klart i slutet av januari 1981.

Jag anser att det är mycket angeläget att SJ:s service förbättras, och jag förutsätter att SJ nu vidtar åtgärder som ger resultat så snart som möjligt."

Vet kommunikationsministern vad det blev för resultat av dessa undersökningar om orsakerna till förseningarna, de tekniska skadorna m. m., som drabbade resenärerna vintern 1981 och som föranledde mig och några andra att ställa dessa frågor? Vad blev resultatet? Man kände i varje fall inte av några resultat under den sistlidna vintern, och det är det som har föranlett mig och andra att undra hur det egentligen står till.

Detta handlar om resursfrågor. Därför skall jag ta mig friheten att återknyta till den debatt som fördes här i kammaren den 22 april i år – den dag då kommunikationsministern föredrog att tåga. Det fanns andra som talade i stället, bl. a. socialdemokraternas företrädare Bertil Zachrisson. Mot bakgrund av en socialdemokratisk motion med förslag om ökade resurser till SJ sade Bertil Zachrisson:

”Vi säger för den skull: Bygg fler lok och vagnar, bygg nya järnvägar, öka spårkapaciteten, ge SJ bättre förutsättningar! Det lönar sig både på kort och lång sikt att ge SJ de möjligheterna.”

Så sade man från socialdemokratiskt håll. I konsekvens med det resonemanget hade man också begagnat sig av motionsrätten med anledning av budgetpropositionen i denna del. Och i trafikutskottets betänkande 1981/82:22 har man från socialdemokraternas sida preciserat sig och pekar just på behovet av kraftiga investeringar, eftersom problemen 1981/82 blev minst lika stora om inte större än problemen 1980/81. Man har också yrkat på ett anslag utöver det som regeringen har föreslagit i budgetpropositionen på 460 milj. kr., bl. a. för att kunna göra de nödvändiga inköpen av vagnar och andra materiella resurser. Men detta förslag har man från borgerligt håll inte funnit anledning att följa. Jag beklagar det, därför att jag är ganska viss om att resenärerna mellan Uppsala och Stockholm och på andra håll i landet tyvärr kommer att få uppleva en minst lika besvärlig vinter igen. Trots att det nu är vår och tågen går litet bättre tycker jag att det finns anledning att ta upp dessa problem, och med adress till kommunikationsministern vill jag säga att man verkligen skall ägna intresse åt detta.

I sitt interpellationssvar föredrar kommunikationsministern att göra underlaget för min interpellation – ett svar från SJ till konsumentombudsmannen – till en fråga som rör ett speciellt fall. Jag har inte på något sätt redogjort för detta fall, utan jag har bara hänvisat till SJ:s svar. Det har jag gjort först och främst därför att innehållet i detta svar är rena advokatytren. Det allvarliga i sammanhanget är att där tillkännages i hög grad SJ:s policy mot resenärerna, och det är den det gäller. Den KO-anmälan jag åberopat rör f. ö. i grunden inget tekniskt-ekonomiskt problem, även om den som har skrivit till KO har framställt saken på det sättet i sitt yrkande. Det jag vill peka på såsom allvarligt är det policymässiga innehållet i SJ:s svar i det här sammanhanget, och det skall jag be att få återkomma till. Men låt mig säga att det här s. k. fallet är högst allmängiltigt. Det har en förfärande allmängiltighet. Flera tusen SJ-resenärer drabbades i synnerhet sistlidna vinter av enorma förseningar. Det gällde över hela landet. Självt har jag både under dagtid och under nattid stått på många olika järnvägsstationer och väntat på tåg som inte kommit. Men för mig har naturligtvis problemen varit mest besvärande när det gäller sträckan Uppsala–Stockholm.

Man kan mot den bakgrunden också fråga sig hur många arbetsdagar som gick förlorade genom att så många människor fick stå på stationerna i väntan på en försenad tågförbindelse. Jag vågar inte ge mig in på en uppskattning av hur många arbetsdagar det kan röra sig om, men klart är att det är oerhört många.

En av de drabbade resenärerna har alltså nu anført klagomål till SJ. I det här fallet gäller det en resenär som har årskort, men problemen är ju desamma även om man köper biljett för en speciell resa. Med anledning av denna anmälan har KO bett om SJ:s synpunkter, och SJ har lämnat sådana i ett brev från sin juridiska avdelning den 25 februari i år. Jag tillåter mig att citera ur detta brev. – Jag förmodar, eftersom det finns speciell anledning att göra det, att redaktören för Grönköpings Veckoblad stundom studerar riksdagens protokoll, och jag vill tillägga att det i det här brevet finns en del blomster. Även om de är nog så vildvuxna och tillhör släktet ogräs, kan de vara intressanta att botanisera i.

Innan jag citerar ur brevet från SJ skall jag som en bakgrund till dessa citat be att få läsa några rader ur ett officiellt tryck som SJ använder i sin marknadsföring för årskortet. I rubriken säger man att årskortet egentligen är alldeles för billigt, och sedan fortsätter man med att tala om hur fantastiskt detta kort är. Jag hoppas att KO tar sig en titt på den här marknadsföringen, för detta är verkligen en konsumentfråga. Låt mig återge något av vad som sägs i det här trycket.

”Årskortet lönar sig snabbt, även för en ganska måttlig resenär.”

De som läser detta drar förmodligen slutsatsen att SJ här menar en pendlare mellan två givna stationer. Det är väl ”en måttlig resenär”.

Sedan ger man i tre punkter exempel på andra fördelar med att köpa årskort, varav den första sägs vara: ”Möjligheten att snabbt ändra resplaner.” – Min kommentar är att man ibland inte har något val, utan SJ tvingar en att ändra resplanerna.

Andra fördelar: ”Fri avbeställning av sov- och liggplats. Lätt att beräkna reskostnaden per år.”

Min kommentar: Det är sannerligen inte lätt att beräkna reskostnaden per år, om man skall färdas mellan Uppsala och Stockholm i förhoppning om att komma till sitt arbete i rätt tid. Då får man räkna med att använda privatbilen många gånger. Det rekommenderar ju t. o. m. SJ:s generaldirektör resenärerna att göra – och det blir inte billigt.

Jag citerar vidare under rubriken Målgrupper:

”Det här är ’tågluffbiljetten i Sverige’ för portföljbärarna. Biljetten för de verkliga resproffsen. Ett VIP-kort.

Alla som reser mycket och sätter värde på komfort och snabbhet samt möjligheten att kunna utnyttja restiden till avkoppling eller arbete. Det är bekvämt att kunna resa från city till city. Med tåget anländer man alltid mitt i stan och slipper tidsödande transferresor till och från flygplatsen eller tröttande bilkörning.”

Detta är alltså den marknadsföring SJ tillämpar när man skall sälja sitt årskort. Här har man inte med ett ord gjort någon reservation och sagt att det kan uppstå förseningar och komplexitet i trafiken.

Jag har en viss kännedom om detaljhandeln, och jag vill säga till herr kommunikationsministern att om man där skulle gå ut med sådana här annonser och sedan lura kunden – i det här fallet resenären – så grundligt som SJ gör mer eller mindre dagligen under vintertid, då skulle det bli ett

förfärligt liv i det här landet. Men för kommunikationsministern är det här "ett fall" som han egentligen inte kan ha någon mening om, utan om vilket han bara återger det krystade resonemang som förs i det av mig åberopade brevet från SJ. Jag skall be att få citera ur innehållet i det brevet. Där får man reda på sanningen, och den står i ganska bjärt kontrast till vad SJ försöker tala om för resenärerna, när SJ vill sälja årskort. Har man varit så dum, skulle jag vilja säga, att man köpt årskort, får man först efteråt reda på sanningen. Brevet är från SJ:s juridiska avdelning, som det heter, men jag förutsätter att SJ står för innehållet. Det är ju ett viktigt dokument, så jag förutsätter att SJ:s styrelse står bakom det. Den 25 februari skrevs följande:

"Frågan om störningar i systemet nedsatt transportkvaliteten under det mått trafikanten äger fordra blir naturligare att besvara med hänsyn till omfattningen och arten av vad järnvägen åtagit sig att tillhandahålla och till längden av åtagandets giltighetstid. För årskortsinnehavarens del innebär järnvägens åtagande att järnvägen" – lyssna nu noga – "godtar årskortet som giltig transporttitel under ett år i all persontrafik på järnvägsnätet."

Jag måste avbryta citatet där och fråga kommunikationsministern: Är det inte en märklig formulering? Måste man godta en sådan formulering? När man köpt ett årskort, får man alltså vara glad om SJ "godtar årskortet som giltig transporttitel". Vore inte detta värt en kommentar, herr kommunikationsminister? Man skall väl inte bara behöva nöja sig med att det här är "ett fall"? Ja visst är det ett fall, ett bland hundratusen, skulle jag vilja påstå. Det måste väl ha sin allmängiltighet.

Nu läser jag vidare ur brevet: "Störningar på en enstaka sträcka får följaktligen värderas med hänsyn till sin verkan på årskortets sålunda angivna användbarhet. Att innehavaren valt att koncentrera sin användning av årskortet på en enda lokalsträcka ger honom inte rätt att fordra att betydelsen av störningar på denna sträcka skall bestämmas i relation endast till trafiken på samma särskilda sträcka."

Om man med andra ord är så dum att man köper årskort för att färdas från city till city – det gäller här inte vilka cityn som helst utan Sveriges främsta kulturstad Uppsala och landets huvudstad Stockholm – får man lära sig vad det egentligen gäller, nämligen att man får vara glad om det går bra på andra håll. Man får försöka komma underfund med hur det går för andra som inte valt att åka mellan dessa två cityn. Att det går bra för andra kan man möjligen känna en tröst i, om man är statistiker. Men om man är en vanlig resenär, som har arbetstider att passa och barn att hämta på daghem, blir man inte särskilt glad av att få reda på att det t. ex. går alldeles utmärkt att resa mellan Lund och Malmö. Nej, jag tycker att detta är en bedrövelsens akt.

Det sägs vidare i brevet: "De av klaganden åberopade störningarna i lokaltrafiken mellan Stockholm och Uppsala har inte medfört någon inskränkning av den sålunda objektivt bestämda nyttan utöver vad klaganden bör tåla i sin egenskap av årskortsinnehavare. Det kan tilläggas att SJ inte genom utfärdande av årskort ålägger sig någon inskränkning av rätten i förhållande till årskortsinnehavare att, t. ex. i samband med periodiska tidtabellsskiften, dra in tåglägenheter, förändra tågens tidslägen eller

*Om SJ:s ansvar
gentemot resenärer*

sammansättning med olika resklasser eller omdisponera vagnbeståndet efter trafikutvecklingen på nätet i dess helhet.”

Så slutar brevet med följande blomster:

”Klaganden har således missförstått innebörden av SJ:s åtagande gentemot årskortsinnehavaren då han hävdar att SJ ’sålt tjänster som inte funnits tillgängliga’. Årskortet utgör en blankoförbindelse att godta kortet som transporttitel till alla de persontrafiktjänster som vid varje tid finns tillgängliga.”

Men hur är det, när det inte finns några trafiktjänster tillgängliga? Det har ju varit fallet vid ett stort antal tillfällen. Då står man där med sitt årskort och får uppleva hur dum man varit som skaffat sig det och hur litet SJ:s reklam för årskorten egentligen betyder. Det är detta det gäller, herr kommunikationsminister, och det är därför jag framställt min interpellation, sedan jag tagit del av handlingarna i det här ärendet. Även om det formellt gäller ett enskilt fall, så speglar det ändå ett tillstånd som drabbar – jag upprepar det – tusen och åter tusen resenärer. Det rör ytterst SJ:s policy och därmed det viktigaste kollektiva trafikföretaget i landet, som dessutom bedriver sin verksamhet praktiskt taget på monopolbasis. SJ är ett företag som, om det sköttes bra, skulle kunna lägga grunden till att människor i allmänhet insåg hur viktigt och värdefullt det är att färdas kollektivt. Det är därför jag ställde min andra fråga, om kommunikationsministern anser att SJ:s uppfattning om företagets skyldighet gentemot sina resenärer är förenlig med statsmakternas strävan att hos allmänheten öka benägenheten att färdas i kollektiva former. Jag tycker att det är viktigt att få svar på den frågan. Jag hoppas att kommunikationsministern, som i det skriftliga svaret underlåtit att svara på den, nu kommer att göra det här i talarstolen.

Som i någon mån företrädare för konsumentintresset i olika sammanhang kan jag inte frigöra mig från att man får ett väldigt bestämt intryck, när man läser den citerade handlingen från SJ:s juridiska avdelning men tyvärr också när man läser kommunikationsministerns svar, att det är resenärerna som är till för SJ och inte SJ för resenärerna. En investering i ett årskort är en betydande investering för många människor. Man köper inte ett sådant kort utan vidare. Det står faktiskt i denna handling att det dyraste kortet kostar 13 400 kr. Det är alltså inga små summor. Om man löst ett årskort och trott på reklamen, så möts man av detta besked. Det är klart att man då inte blir någon stor propagandist för kollektiva reseformer. Därför skulle jag bli glad om kommunikationsministern ville svara mig på den här frågan, som jag tycker är väldigt central. Medverkar inte den här attityden från SJ till att vi får en negativ inställning hos människor till kollektivtrafiken?

Anf. 4 Kommunikationsministern CLAES ELMSTEDT:

Herr talman! Först vill jag ta upp det Hans Alsén sade om att man ibland frågar sig om SJ är till för resenärerna eller resenärerna för SJ. Ja, Hans Alsén, den frågan har jag också ibland ställt mig. Den ställde jag många gånger under mina första tio år som riksdagsman, både i frågor och i andra sammanhang här i riksdagen till de socialdemokratiska kommunikationsmi-

nistrarna, som då hade att försvara en ständig nedläggning av trafiken. Det gällde kanske inte trafiken mellan Stockholm och Uppsala, för det är ju alldeles riktigt som Hans Alsén säger att det är två stora kulturcentra, och det vore ju konstigt om man lade ned eller begränsade trafiken där. Men det finns andra platser i landet, Hans Alsén, om vilka man fört den här diskussionen långt tidigare och där man drog in det lilla som fanns. Det har nu blivit en vändning på den punkten, och det kanske så småningom når fram till Hans Alsén också.

Det är alldeles självklart att SJ:s uppgift är att se till att man har en trafik som så långt det går ger möjlighet för folk att använda sig av detta kollektiva färdmedel. Hans Alsén frågar mig om SJ:s sätt att marknadsföra sina tjänster, och därvid läser han innantill ur ett brev som gått från SJ:s juridiska avdelning som ett svar på anmälan till KO, om detta är förenligt med statsmakternas syn på SJ-politiken. Jag tror att man kan plocka fram formuleringar ur vilka dokument man vill och lösryckta få dem att te sig något märkliga. Jag kan hålla med om att det är formuleringar i den här skrivelsen som kanske inte precis tillhör marknadsföringssidan och som inte heller avser att tillhöra den. Jag försvarar inte formuleringar som finns i korrespondensen mellan affärsverk och myndigheter. Det får de göra som har det direkta ansvaret. Jag ställer mig naturligtvis inte heller bakom varenda formulering – hur skulle jag kunna göra det?

Jag skulle naturligtvis kunna kommentera innehållet i dessa inlagor hur mycket som helst, men jag tror inte att det gagnar särskilt mycket. Låt mig i stället knyta an till vad Hans Alsén sade inledningsvis.

Han hade inte blivit van vid att få några innehållsrika svar under sina nio år som riksdagsman, sade han. Och det är tydligt att inte heller jag bröt mot den tradition som Hans Alsén känner till sedan nio år tillbaka. Men beträffande tolkningen av svaret så, att jag tycker att Hans Alséns interpellation skulle vara onödig, måste jag säga att Hans Alsén läser in sådant som inte har med verkligheten att göra. Jag har aldrig haft någon tanke på att tycka att interpellationer eller frågor är onödiga. Jag utgår ifrån att varje riksdagsman som ställer dem har omdöme nog att avgöra om det han eller hon tar upp är viktigt. Det tillkommer inte mig att vara någon domare i det sammanhanget.

Det har säkert funnits skäl för Uppsalaresenärerna att reagera under den gångna vintern – det är jag helt övertygad om – lika väl som det har funnits skäl för många på andra håll i landet att göra det. Jag håller med om att det måhända är en klen tröst att det varit besvärligt på flera håll. Men i februari här i kammaren, i en mycket omfattande interpellationsdebatt, i vilken alla ledamöter har rätt att delta – även Hans Alsén – gjorde jag en historisk beskrivning av det hela. Det måste man göra när man diskuterar sådana här frågor. För ett företag som SJ går det inte att på tre, fyra eller fem år investera i kapp med behovet och reparera gamla underlåtenhetssynder, samtidigt som trafiken ökar så kraftigt som den har gjort under den senaste tiden. Trots vad Hans Alsén säger, sker denna ökning kanske ändå på grund av en klok marknadsföring – jag tänker på lågprissatsningen osv.

Jag beskrev i februari att under de första fem åren på 1970-talet kom det exempelvis inte en enda ny järnvägsvagn till SJ – helt enkelt därför att SJ inte fick investeringsmedel så att det räckte till det. Jag vet inte om Hans Alsén under de fem åren ställde några interpellationer där han påyrkade en mer expansiv investeringspolitik på SJ-sidan – i så fall gratulerar jag. Vad som gjordes under denna tid var neddragningar och indragningar, taxehöjningar osv.

Vad är det då som hänt under den senaste tiden? Hans Alsén citerar vad Ulf Adelsohn har sagt. Men jag har inte kontrollerat vad min företrädare har sagt i varje detalj. Jag har att utgå ifrån det underlag som nu finns. Och jag kan upplysa om – vilket jag i varje fall i vissa delar har gjort tidigare här i kammaren – att SJ under februari i år fick 110 milj. kr. för att höja vinterberedskapen.

Jag vill i detta sammanhang erinra om de överläggningar på departementet som jag kallade till under de första dagarna i januari för att klara pendeltågstrafiken, som direkt eller i varje fall indirekt berör pendeln till Uppsala liksom den berör fjärrtrafiken över huvud taget. Där gick vi igenom och lade upp ett program, som är mycket omfattande. De misslyckade inköp av pendeltåg som skedde på 1960-talets slut innebär nämligen att det i dag inte räcker med vanligt underhåll, utan det är fråga om ombyggnad av vagnarna. Sådant tar tid, och det kräver också ersättningstrafik under den tid som vagnarna är ur drift på grund av ombyggnaden.

Sådan ombyggnad försiggår nu. Och det pågår en omlindning av motorerna i samtliga 198 vagnar. Sådana konkreta åtgärder har inte vidtagits tidigare, herr Alsén. Och avisningshallen i Älvsjö för 125 milj. kr. kommer att mångdubbla SJ:s kapacitet när det gäller att hålla den rullande materielen i trim. Den hallen kommer att tas i bruk i oktober–november i år.

Vidare får SJ tre nya vagnar i månaden från Kalmar Verkstad – det går bra att ringa dit och kontrollera uppgiften. Det levereras också varje månad utrustning för att öka kapaciteten för biljettförsäljning osv. Det är detta som gör att jag vågar göra uttalandet i svaret, att jag utgår från att SJ bättre rustat skall klara problemen under kommande vinter och även framöver.

Till detta kan läggas att genom det sysselsättningspaket som det togs beslut om förra veckan får SJ ytterligare 114 milj. kr., utöver ordinarie anslag på 2 miljarder kronor om året på investeringssidan, med en nettoökning på drygt 100 milj. kr. Att SJ nu får ytterligare 114 milj. kr. för att vidta åtgärder på sitt område måste innebära att man kan tidigarelägga viktiga investeringar och på det viset skapa bättre förutsättningar för en säkrare trafikföring.

Hans Alsén frågade vad som menas med fullt godtagbar trafik på SJ och när sådana förhållanden kan anses föreligga. Jag tror att Hans Alsén lika väl som jag vet att begreppet godtagbar trafik är relativt. Men det som skedde i vintras – det har jag sagt i frågesvar tidigare – är naturligtvis långt ifrån vad som är acceptabelt. Men om Hans Alsén menar att en godtagbar trafik är att varena tåg vid varje tillfälle går exakt efter tidtabellen, så tror jag att inte ens Hans Alsén kommer att få uppleva detta någon gång. I så fall vore Sverige ett unikum. Man behöver inte betrakta omvärlden med särskilt kritiska ögon för

att finna att detta är en omöjlighet. Men ambitionen finns från regeringens sida – det kan jag försäkra – att komma till rätta med de här problemen. Det visar sig bäst i den anslagsbevillning som har skett under de senaste åren och som fortfarande sker. Denna tror jag är det bästa beviset för hur vi ser på det här. Det är bättre än att citera lösryckta delar av skriftväxlingen som har förevarit mellan olika myndigheter.

Anf. 5 HANS ALSÉN (s):

Herr talman! Jag är glad om jag har missuppfattat eller varit onödigt känslig när det gäller formuleringar i det här interpellationssvaret. Då jag tog del av svaret hade jag en känsla av att där fanns ett pekfinger – det som jag frågade om hade redan klarats av. Det preciseras nu till februari. Egentligen återvänder kommunikationsministern till sådant som hänför sig till tidigare debatter, och framför allt till den debatt som fördes i kammaren den 22 april om SJ:s anslag och resurser. Men då fanns – som jag konstaterade tidigare – kommunikationsministern inte på plats. I varje fall begagnade han sig inte av möjligheten att tala om det som nu har meddelats rörande de extra miljonerna på beredskapsanslaget för att öka förutsättningarna för SJ att investera sig i kapp. Jag tycker det är värdefullt och värt att notera som någonting positivt att denna förstärkning skett. Jag beklagar emellertid att man inte från borgerligt håll ville biträda det socialdemokratiska förslaget om 460 milj. kr., som reservationsvis framfördes i trafikutskottets betänkande nr 22. Jag tror att det är pengar som verkligen skulle behövas för att klara av problemen. Jag noterar också att kommunikationsministern nu försöker precisera de mycket allmänt hållna formuleringarna. Jag sade i mitt första anförande att formuleringarna var mycket allmänna, och jag konstaterar att min värdering var riktig.

Detta med fullt godtagbar järnvägstrafik här i landet är någonting mycket relativt, säger kommunikationsministern. Det håller jag med honom om. Jag är rädd för att många under kommande vinter får uppleva att det verkligen är någonting relativt.

De borgerliga lovade 1976 och 1979 att allt skulle bli så enormt bra. Alla statsråd av borgerligt slag – de har varit många under de senaste sex åren – älskar att tala om att det som inte är bra i dag beror inte på sex år av borgerligt styre utan på tidigare socialdemokratiska regeringar. Börjar inte de där argumenten att kännas litet nattståndna? Samtidigt som man vädrar dessa argument kommer man med hurtfriska tillrop. Jag citerade tidigare Ulf Adelsohns uttalande från december 1980 som gick ut på att det när det gäller det område som vi nu diskuterar kommer att bli så mycket bättre. När det sedan ett och ett halvt år senare kan konstateras att det inte blev så bra, säger den nu sittande kommunikationsministern: Ja, jag vet ju inte vad min företrädare sagt, men är det något som är fel, beror det på socialdemokraterna som var i regeringsställning långt tidigare. Jag tycker inte att det sakligt sett är någon imponerande tyngd i detta resonemang, men det är inte min sak att vara bekymrad för det. Jag har framställt min interpellation och för mitt resonemang, därför att jag är bekymrad med tanke på resenärerna. Jag tror

också att man får hysa vissa bekymmer för framtiden.

Vad sedan gäller sträckan Uppsala–Stockholm kan det självfallet föreligga speciella förhållanden. När kommunikationsministern säger att jag använder mig av löstryckta citat ur en del trycksaker från SJ och att man på det sättet kan bevisa vad som helst, vill jag understryka att det är allvarligare än så. Gör inte det här till ett debattknep, herr kommunikationsminister, och säg inte att det hela beror på att Hans Alsén rycker ut vissa meningar! Det är inte så enkelt. Jag har läst praktiskt taget hela den handling som SJ använder sig av vid marknadsföringen av sina årskort. Det rör sig alltså inte om något löstryckt citat, utan om vad SJ:s marknadsföring vill ge intryck av att årskortet står för. Som en skrämmande relief till detta står då SJ:s juridiska avdelnings uppfattning om vad ett årskort är värt. Ta och se på det här, herr kommunikationsminister! Om det sedan måste ske efter det att KO har yttrat sig i det här fallet må vara hänt – yttrandet kommer väl snart.

Jag tycker alltså att det här är viktigt. Jag menar vad jag säger. Det här är inget försök att retoriskt föra en debatt. Det är viktigt utifrån både min tro på den s. k. offentliga gemensamma sektorn och min tro på att vi behöver den kollektiva trafiken i ett mycket mer utbyggt och fungerande skick. Det är viktigt för trovärdigheten att det inte fuskas med sådana här saker. Jag är fullt medveten om att vi bör akta oss för ministerstyrelse i det här landet, men jag tror att det är angeläget att inte ansluta sig till resonemang av typen både–och, en uppfattning som jag också tyckte att kommunikationsministern antydde i sitt andra inlägg. Alltså: När man skall sälja kan det vara väldigt bra, men när någon köper måste han förstå att han får skylla sig själv. Jag förstod att kommunikationsministern inte tyckte om det synsättet. Jag hoppas att någon från SJ läser detta, men jag är inte riktigt säker på det. Som kommunikationsministern påpekade har jag ju, tillsammans med många andra, under flera år här i riksdagen vänt mig till kommunikationsministrar av olika kulörer med anledning av de problem som jag har ansett föreligga. Jag har då också varit talesman för andra resenärer och ansett det vara min skyldighet att ta upp frågorna. Då har jag kunnat konstatera att SJ inte en enda gång har funnit anledning att följa Ove Rainers uppmaning att sända ett litet brev. Jag vågar påstå att vilket annat företag som helst i det här landet som hade varit föremål för så mycket intresse i riksdagen skulle ha gett åtminstone något svar till dem som intresserat sig för företaget. I mitt fall har det ju varit ett mycket positivt intresse. Nej, det har inte märkts ett livstecken. Jag vill få med i kammarens protokoll att jag tycker att det är allvarligt att man på något sätt rycker på axlarna. Kanske kan detta bero på att vederbörande alltid känner att de har stöd från kommunikationsministerns sida. Det finns alltid svar och förklaringar på allting. Jag tror att det är bra om förklaringarna inte blir så många, utan att man i stället handlar kraftfullt för att förbättra situationen.

Anf. 6 Kommunikationsministern CLAES ELMSTEDT:

Herr talman! Det är precis vad som har skett. Hans Alséns lilla fingervisning på sluttampen är bra i och för sig. Den kommer bara litet sent,

men bättre sent än aldrig.

Det är alltså precis vad som har skett – vi har dragit upp riktlinjer, och som jag sade är saker i gång. Jag kan direkt peka på vad det är fråga om. Hans Alsén kan få se det hela i verkligheten, och det är ju inte alltid som man i verkligheten kan få se vad som har utlovats. Men så kommer att ske. Att det är fullt tillräckligt för att på kort tid undanröja alla bekymmer törs jag inte garantera. Men att det kommer att undanröja en betydande del av dem är jag övertygad om.

Hans Alsén säger att han är bekymrad för resenärerna. Ja, det förstår jag. Det är jag också. Det är därför vi driver de här frågorna så hårt som vi gör för att klara de åtaganden som SJ gjort genom sin lågprissatsning, som fört med sig en resandefrekvensökning på över 30 % med en materiel som var alltför nedsliten.

Jag kan förstå att Hans Alsén är irriterad över att jag beskriver bakgrunden, men det är orimligt att begära att vi på 2–4 år – samtidigt som resandefrekvensen ökar så kraftigt som den gör – skall vända en utveckling som är en följd av att man ständigt varit på väg nedåt på investeringssidan. Vi måste då också tala om historien, och den historien ligger ändå inte så förfärligt långt tillbaka i tiden.

Historien på investeringssidan är lätt att redovisa, och den är också viktig att redovisa, och det är det jag har gjort. Men jag kan försäkra att min omtanke om resenärerna är lika stor som Hans Alséns, och den gäller inte bara resenärerna mellan Uppsala och Stockholm utan alla de resenärer som vill använda sig av SJ:s tjänster, varhelst det vara månde.

Anf. 7 HANS ALSÉN (s):

Herr talman! Vi börjar nu närma oss varandra, och det är väl också regel i den här typen av debatter. Det börjar med en avgrund mellan svararen och den som har ställt frågan, och så närmar vi oss varandra.

Jag hälsar med tillfredsställelse kommunikationsministerns klara deklARATION nu att han i detta sammanhang står på konsumentens sida. Kommunikationsministern sade i ett tidigare anförande att den borgerliga mittenregeringen nu beslutat att anvisa ytterligare ett antal miljoner kronor – jag är inte säker på att jag uppfattade siffran rätt, men jag tror det var 140 miljoner – till investeringar. När socialdemokraterna budgetåret 1980/81 motionerade om 100 miljoner ytterligare i investeringsanslag till SJ och jag påpekade det i den debatt med Ulf Adelsohn som jag tidigare refererade till, sade Ulf Adelsohn: Överbud! Jag har i mina dagar diskuterat mycket med socialdemokrater, och varje gång möts jag av samma sak. Socialdemokrater i opposition kommer bara med överbud.

Jag konstaterar nu att den borgerliga mittenregeringen i nådens år 1982 har anvisat över 100 miljoner till investeringar. Nu, ett och ett halvt år efter det att socialdemokraternas anspråk på ytterligare 100 miljoner betecknades som överbud, kallar man det inte så. I dag är det en framsynt investering, nödvändig på grund av försummelse som ligger många år tillbaka i tiden. – Så kan saker och ting förändras och värderas om!

Jag tror inte att det är klokt och pedagogiskt – jag upprepar mig nu – att bara tala om bakgrunden långt tillbaka i tiden. Det finns näraliggande omständigheter att referera till. Jag har tagit upp några fall där vi socialdemokrater var medvetna om att här behövs ytterligare resurser.

Jag kan gärna erkänna att det visst har förekommit försummelser tidigare. I synnerhet i efterhand, när man har facit, kan det konstateras att man borde ha kunnat satsa mera här eller där. Visst kan väl det konstaterandet gälla socialdemokraternas hantering av SJ i gången tid! Men att allt som nu inte är som det skall – det är ju ganska mycket det – skulle hänföras till den socialdemokratiska perioden tycker jag är ett felaktigt påstående, med hänsyn till att vi i mycket sen tid äskat betydligt större anslag till SJ än de borgerliga har gjort. Lika bra som det är med de ytterligare 100 miljoner som Claes Elmstedt nu talat om, lika beklagligt är det att man inte insåg det behovet för ett och ett halvt år sedan och vid det tillfället gick med på det socialdemokratiska förslaget.

Jag förmodar att detta är sista gången jag har tillfälle att diskutera SJ:s problem i riksdagen. Jag hoppas att det inte skall finnas så stor anledning att göra det i framtiden. Jag hoppas samtidigt – jag tror att det vore bra både för SJ och för mycket annat här i landet – att en kommunikationsminister med annan partibeteckning skall kunna göra det konstaterandet i framtiden. För att man på detta område verkligen skall kunna föra en kraftfull politik, som gagnar kollektivtrafiken, tror jag att det krävs människor vilka företräder grundläggande värderingar som ligger i linje med medborgarnas behov av väl fungerande statliga verksamheter. Jag inkluderar i det sammanhanget i hög grad SJ.

Överläggningen var härmed avslutad.

5 § Svar på interpellation 1981/82:167 om torvutvinning

Anf. 8 Jordbruksministern ANDERS DAHLGREN:

Herr talman! I en interpellation om torvutvinning för energiproduktion har John Andersson frågat mig om jag anser att den inventering och undersökning av torvmossarna som skett är till fyllest eller om jag avser att vidta ytterligare åtgärder. Han frågar också om jag avser att vidta några åtgärder med anledning av de intressekonflikter som uppstått vid planerade torvutvinningsprojekt.

Några dagar innan John Andersson väckte sin interpellation lade Sveriges geologiska undersökning fram resultatet av flera års översiktligt inventeringsarbete angående torvtillgångarna i Sverige. Arbetet har utförts på uppdrag av nämnden för energiproduktionsforskning. Enligt SGU kan den lättillgängliga och prima torvtillgången uppskattas till 340 000–350 000 ha produktiv torvmark, dvs. tio gånger mer än vad som behövs 1990 enligt 1981 års riksdagsbeslut. I dessa tal har inte medräknats en skattad andel särskilt naturskyddade torvmarker eller sådana med stort skyddsvärde enligt den

fysiska riksplaneringen.

Noggrannare från naturvårdssynpunkt är naturvårdsverkets våtmarksinventeringar. En översiktlig inventering redovisades år 1979. År 1980 uppdrog regeringen åt verket att genomföra en fortsatt våtmarksinventering. Syftet med den är att kartlägga och precisera naturvårdens intressen, i första hand inom de områden där anspråken på att utnyttja våtmarkerna för skogs- eller energiproduktion är störst. Naturvårdsverket har bedömt behovet av beslutsunderlag vara särskilt stort i sydvästra Sverige.

Myrinventeringar har också påbörjats av vissa länsstyrelser, bl. a. i Kalmar, Kronobergs, Göteborgs och Bohus, Älvsborgs, Västmanlands, Gävleborgs och Jämtlands län.

Lantmäteriverkets vegetationskartor har använts för torvinventering, särskilt i Norrbottens län.

I propositionen om fortsatt fysisk riksplanering (1980/81:183) underströks betydelsen av att kommunerna som ett komplement till den behandling som energifrågorna skall ha enligt lagen om kommunal energiplanering behandlar de lokala förutsättningarna för att använda olika inhemska energislag. I kommuner som har större torvtillgångar är det enligt propositionen angeläget att överväga lämpliga täktområden med beaktande av motstående mark- och vattenanvändningsintressen. Regeringen har den 22 april 1982 uppdragit åt länsstyrelserna att senast den 15 oktober 1982 redovisa behandlingen av inhemska energislag bl. a. i den kommunala planeringen.

Slutligen har de olika torvexploatörerna ett ansvar för att inventering vidtagits innan ställning tas till frågor om torvutvinning. För mig står det klart att detta ansvar måste öka ju mer man övergår från översiktliga inventeringar till sådana undersökningar i fält som behövs för en närmare planering och prövning av tekten.

De inventeringar som pågått och pågår är inte tillräckliga för att motsvara varje krav på ett gott underlag för beslut om torvutvinning. De mest akuta behoven kan emellertid nu beräknas bli tillgodosedda. Enligt min mening är den problematik John Andersson tar upp tillräckligt uppmärksammas av de ansvariga myndigheterna. Jag är övertygad om att deras framtida ställningstaganden skall kunna ske på så god grundval att bevarandeintressena kan beaktas i all rimlig omfattning.

Anf. 9 JOHIN ANDERSSON (vpk):

Herr talman! Jag får först tacka jordbruksministern för svaret på mina två frågor. Jag tycker att jordbruksministerns svar präglas av ett lugn inför den problematik som jag aktualiserat, ett lugn som enligt min mening inte stämmer så väl med verkligheten. Men innan jag går in på detaljerna och det svar jag erhållit, vill jag för att undvika missförstånd säga följande.

Jag tillhör dem som menar att vi skall utnyttja torven till energiändamål. Vi har stora torvtillgångar i vårt land. Några län har stora arealer, bl. a. mitt eget län. Det finns givetvis både för- och nackdelar med användandet av torven till bränsle. Jag tänker inte gå närmare in på detta utom i ett avseende, nämligen

Om torvutvinning

frågan om nödvändig hänsyn till miljön och bevarandebestämmelserna. Detta är ju också anledningen till min interpellation.

Vi torde väl vara överens om det önskvärda i att exploateringen av torven sker utan större intressekonflikter – helst med inga konflikter alls, men det senare torde väl vara ett önsketänkande.

Men strävar man efter en så konfliktfri exploatering som det över huvud taget är möjligt att åstadkomma, då ställs det självfallet stora krav på en god planering. Enligt min mening har planeringen, eller framförhållningen, när det gäller exploateringen av torven inte varit tillfyllest. Detta bekräftar väl också jordbruksministern i sitt svar.

Mina två frågor till jordbruksministern var allmänna, men i interpellationen omnämns ändå ett torvprojekt i Västerbotten som blivit mycket omstritt. Handläggningen av detta projekt är minst sagt mycket märklig. Jag kan självfallet inte avgöra vad som är rätt och riktigt eller olämpligt när det gäller detta projekt, men jag har försökt införskaffa så mycket uppgifter som möjligt.

Utifrån dessa informationer vill jag påstå att handläggningen av detta projekt inte kan stå i överensstämmelse med riktlinjerna för energipolitiken, där det sägs att brytningen av brännertorv skall styras i syfte att reducera skadeverkningarna från naturvårds- och miljösynpunkt. Handläggningen av det här ärendet har medfört att positionerna mellan olika intressen har blivit mycket fastlåsta, och detta har resulterat i överklaganden av beslut. Torvbrytningen i länet kommer därigenom att försenas, och även andra negativa konsekvenser kan uppstå.

I fråga om det här aktuella projektet gav regeringen bearbetningskoncession, och det företogs alltså undersökningar av området innan man inhämtat åsikterna från länsstyrelsens naturvårdsenhet och naturvårdsverket. Den vanliga gången bör väl vara att de som söker tillstånd först tar reda på av myndigheterna vad som krävs.

Nu har länsstyrelsen gett täktillstånd i det aktuella området, och detta har som jag nämnde resulterat i överklaganden.

Man förstår de upprörda känslorna när man tar del av det yttrande som naturvårdsverket avgett. För hela landet redovisas i naturvårdsverkets översiktliga våtmarksinventering 295 myrkomplex som skyddsvärda. Av dessa är 61 särskilt värdefulla från naturvårdssynpunkt. I den naturgeografiska regionen 33 h, inre Lappland inom förfjällsregionen, har redovisats 25 myrkomplex, varav 4 särskilt värdefulla. Det nu omstridda torvprojektet ingår som ett av dessa 4 särskilt värdefulla myrkomplex. Naturvårdsverket avstyrker därför en exploatering av området.

Det har också gjorts en del märkliga uttalanden kring detta torvprojekt, bl. a. från länets naturvårdsenhet. Där har uttalats: "Har regeringen gett sitt tillstånd till bearbetningskoncession så bör heller inte naturvårdsmyndigheterna visa sig som dåliga förlorare." Jag tycker att detta är ett märkligt uttalande. Det kan väl inte handla om bra eller dåliga förlorare i sådana här frågor – det hoppas jag att jordbruksministern och jag är överens om.

Som jag nämner i min interpellation utgör torvtillgångarna en femtedel av

Västerbottens läns yta. Det framgår ju också av jordbruksministerns svar att vi har stora torvtillgångar här i landet. Då borde det väl vara möjligt att bryta och utnyttja våra torvtillgångar utan att komma i motsatsställning till naturvårdsmyndigheter och andra intressen.

I mina frågor till jordbruksministern har jag inte avkrävt något besked vad gäller detta omstridda torvprojekt, och jag skall inte heller göra det i debatten. Men jag har med detta exempel velat visa det olyckliga i en otillfredsställande planering. Såvitt jag vet finns det flera exempel där motstridiga intressen står mot varandra, och där positionerna är eller kommer att bli låsta.

Nu säger jordbruksministern i sitt svar att de inventeringar som pågått eller pågår inte är tillräckliga för att motsvara varje krav på ett gott underlag för beslut om torvutvinning. Den bedömningen kan vi vara överens om. Men en följdfråga från mig blir därför: Varför har regeringen underlåtit att på ett riktigt sätt ta tag i dessa frågor, att i god tid vara ute och planera en användning av torven? Det har ju i många år talats om en exploatering av torven, och det måste ju ha funnits tid för en sådan planering.

Jordbruksministern säger vidare: "De mest akuta behoven kan emellertid nu beräknas bli tillgodosedda." Jag har litet svårt att förstå detta när strid blossar upp om ett projekt som betraktas som ett av de fyra mest skyddsvärda områdena. Detsamma gäller också påståendet att den problematik som jag har tagit upp skulle vara tillräckligt uppmärksammat av de ansvariga myndigheterna. Att framtida ställningstaganden skall kunna ske på så god grundval att bevarandebestånden kan beaktas i all rimlig omfattning får man väl innerligt hoppas på, men då måste nog vissa åtgärder vidtas.

I svaret från jordbruksministern framgår också att regeringen uppdragit till länsstyrelserna att senast den 15 oktober i år redovisa behandlingen av inhemska energislag. Detta ser jag som svar på min första fråga.

På min andra fråga, om jordbruksministern avser att vidta några åtgärder i anledning av de intressekonflikter som redan uppstått, kan jag inte finna något besked, utöver att jordbruksministern anser de mest akuta behoven tillgodosedda.

Jordbruksministern säger vidare att de olika torvexploatörerna har ett ansvar för att inventering vidtagits innan ställning tas till frågor om torvutvinning. Men om detta ansvar nu inte tas, avser jordbruksministern eller regeringen att då vidta åtgärder, eller är detta bara en uttalad önskan?

Avslutningsvis vill jag åter betona det viktiga i att vi kan utnyttja våra torvtillgångar till energiändamål. Det ersätter dyr importerad olja och ger sysselsättning i sysselsättningsvaga områden, t. ex. i Västerbottens inland. Jag utgår ifrån att vi är överens om detta. Vi bör också kunna vara överens om att allt bör göras för att undvika intressekonflikter, både nuvarande och eventuellt tillkommande, och att jordbruksministern och regeringen följer utvecklingen med uppmärksamhet och tar nödvändiga initiativ för att så sker.

Anf. 10 Jordbruksministern ANDERS DAHLGREN:

Herr talman! Jag uppfattar att John Andersson och jag är överens om att vi alla har ett gemensamt ansvar när det gäller att ta i bruk alternativa energislag i en sådan omfattning att kärnkraften kan avvecklas vid en bestämd tidpunkt. Torv är ju ett sådant energislag. Men självfallet skall alla intressen vägas in, innan det så att säga är klart fram för brytning. Det gäller miljön, det gäller energi- och sysselsättningsfrågor.

Regeringen har i det här aktuella fallet, som John Andersson har åberopat, givit koncession. Men efter det beslutet kvarstår att frågan skall prövas enligt naturvårdslagen och av länsstyrelsen, och det har skett i det här fallet. Jag utgår från att länsstyrelsen har gjort de avvägningar och de sammanfattande bedömningar som skall göras. Nu är det beslutet överklagat till regeringen, och därför vill jag inte närmare gå in på det enskilda ärendet. Ärendet har ju också tilldragit sig det största intresset ur debattsynpunkt. Den delen får vi således komma tillbaka till, när regeringen har gjort prövningen enligt naturvårdslagen.

Anf. 11 JOHN ANDERSSON (vpk):

Herr talman! Jag kan än en gång vitsorda att vi är överens om att torven skall utnyttjas. Det måste vara *ett* led i strävandena att ersätta kärnkraften. Då är det så mycket mer olyckligt att situationer av det här slaget skall behöva uppstå. Enligt min mening har det nämligen brustit i planeringen, i framförhållningen, så att berörda myndigheter som skall bevaka naturvårdsintressena så att säga har kommit i andra hand.

Nu säger jordbruksministern att det är länsstyrelsen som har gett täktstillståndet, och det är helt riktigt. Men det är också på det sättet att länsstyrelsen är i en annan situation. Man kanske tvingas ta större hänsyn till sysselsättningsfrågor osv. Det citerade uttalandet från länsstyrelsens naturvårdsenhet tycker jag visar att man kanske bedömer de här frågorna på ett annat sätt än vad t. ex. naturvårdsverket har gjort. Man säger ju att vi inte skall visa oss som dåliga förlorare.

Nu är det här aktuella ärendet överklagat, och helt riktigt kommer regeringen att åter få ta ställning till frågan. Men jag är rädd för att det blir fler fall av det här slaget. Därför är det så viktigt att man gör vad som göras kan för att undvika konfliktsituationer av detta slag.

För mitt eget län, som ligger i Norrland, blir det av väldigt stor betydelse att vi kommer i gång med torvbrytningen. Det kommer att betyda en hel del nya arbetstillfällen osv. Det är på dessa grunder jag har tagit upp den här frågan i min interpellation, för att vi framdeles skall kunna undvika sådana här intressekonflikter.

Anf. 12 Jordbruksministern ANDERS DAHLGREN:

Herr talman! Jag är inte alls lika övertygad som John Andersson när det gäller att länsstyrelsen skulle ha gett täktstillståndet med anledning av att regeringen beviljat koncession. Det gäller här två skilda beslut.

Herr talman! I länsstyrelsens beslut i ärendet, ur vilket jag skall be att få citera, säger man följande:

”Den samlade bedömning länsstyrelsen i detta ärende – som nu alltså närmast rör tillämpningen av 18 § Naturvårdslagen – haft att göra har varit komplicerad och utgången inte på något sätt given. Länsstyrelsen har ändå funnit övervägande skäl tala för ett tillstånd inom ramen för koncessionen.”

Det visar, John Andersson, att länsstyrelsen handlagt ärendet enligt den ordning som gäller och enligt naturvårdslagen.

Vidare delar jag John Anderssons uppfattning att det är väldigt viktigt i alla ärenden av detta slag att det inte uppstår konflikter på grund av att ärendena inte är tillräckligt utredda eller på grund av att man inte haft ett tillräckligt utredningsmaterial. Här hoppas jag att efter hand som planeringsmaterialet inkommer och allra senast under hösten, när vi får tillgång till kommunernas energiplaner, skall sådana här konflikter över huvud taget inte behöva uppstå.

Anf. 13 JOHN ANDERSSON (vpk):

Herr talman! Då det gäller länsstyrelsens behandling av ärendet vill jag bara konstatera att det finns en representant för naturvårdsenheten med i länsstyrelsen, det beslutande organet. Från länets naturvårdsenhet har man uttalat följande:

”Hos naturvårdsverket håller man fast vid en och samma linje som den man intog från början ---. Så kan man kanske inte se på problemet från lokal synpunkt. Genom ett givande och tagande får man resonera sig fram till den riktiga avvägningen mellan vad som bör skyddas och vad som måste offras.”

Men jag tycker att man måste se problemet utifrån den inventering som naturvårdsverket har gjort och där det aktuella området är klassat som ett av de fyra mest skyddsvärda områdena. Det är ju också anledningen till låt mig säga den opinionsstorm eller den intressekonflikt som har uppstått. Jag vill i detta sammanhang även betona att miljöintressena, de organisationer som är mycket kritiska och som vill stoppa det aktuella projektet, har poängterat att man inte är emot torvutvinning. Man har t. o. m. försökt presentera alternativ till projektet, och man har pekat på att det i områden som ligger utanför det aktuella finns mycket stora myrområden.

Jag kan därför inte komma ifrån bedömningen att det här har gått mycket hastigt till. Man har missat i planeringen. Man inte har varit ute i tid och undersökt vad som skall skyddas och vad som skall utnyttjas.

Jag hoppas emellertid att jordbruksministern följer frågan med uppmärksamhet, när ställning skall tas till överklagandet, och väger in de här olika intressena på ett riktigt sätt.

Överläggningen var härmed avslutad.

6 § Föredrogs men bordlades åter
Konstitutionsutskottets betänkande 1981/82:32
Finansutskottets betänkanden 1981/82:25–32
Skatteutskottets betänkanden 1981/82:49, 51, 56 och 57
Justitieutskottets betänkanden 1981/82:40 och 43–46
Lagutskottets betänkande 1981/82:34
Försvarsutskottets betänkande 1981/82:17
Civilutskottets betänkanden 1981/82:25 och 30–32

7 § Anmäldes och bordlades

Motionerna

1981/82:2526 av *Mårten Werner* och *Gunnar Oskarson*

Ett reformerat kyrkomöte m. m. (prop. 1981/82:192)

1981/82:2527 av förste vice talmannen *Ingegerd Troedsson*

Reformerad inkomstbeskattning (prop. 1981/82:197)

8 § Anmäldes och bordlades

Utrikesutskottets betänkande

1981/82:20 Internationellt utvecklingsarbete m. m. (prop. 1981/82:100)

9 § **Meddelande om interpellationer**

Meddelades att följande interpellationer framställdes

den 30 april

1981/82:186 av *Tommy Franzén* (vpk) till industriministern om driften vid L M Ericssons fabriker i Stockholm och Visby:

L M Ericsson – i vissa sammanhang numera kallat endast Ericsson – har återigen varslat om kraftiga nedskärningar och avskedanden.

L M Ericsson-företagen har under lång tid valt att flytta alltmer av verksamheten utanför Sveriges gränser. Detta innebär att från 1976 t. o. m. de nu planerade nedskärningarna kommer en minskning att ske från 15 300 till 6 700 anställda i slutet av 1985. Det betyder mer än en halvering på mindre än ett decennium.

De planer på nya nedskärningar som nu håller på att realiseras medför sådana konsekvenser att det finns anledning att befara att L M Ericsson-koncernen tänker flytta hela sin verksamhet utanför Sveriges gränser.

Mot planerna på ytterligare nedskärningar vänder sig inte bara de anställda och deras fackliga organisationer utan också många av L M Ericssons underleverantörer. På flera platser i landet hotas sysselsättningen.

Vid huvudfabriken i Stockholm skall i den andra etappen ytterligare 460 anställda avskedas, vilket skall läggas till de redan gjorda nedskärningarna. För Storstockholm innebär denna ytterligare utarmning av verkstadsindustri att den pågående omvandlingen till enbart service och administration påskyndas – en utveckling som är osund och ökar obalansen i regionen.

För fabriken i Visby skall redan i den första etappen 1982–1983 150 arbetsplatser sopas bort. För verksamheten på Gotland kan det i förlängningen innebära dödsstöten.

L M Ericsson visar att – som privatkapitalistiskt företag – bryr man sig inte alls om sysselsättningen på de orter man exploaterar. När utlandsinvesteringarna visar sig mer lönsamma läggs värdefulla, och för landet nödvändiga, produktionsverksamheter ned.

Ett krav som måste ställas på en så stor koncern som L M Ericsson är att företaget skall tvingas att skapa ersättningsindustri.

Med anledning av det anförda vill jag ställa följande fråga till industriministern:

På vilket sätt kommer regeringen att försöka förhindra L M Ericssons planerade nedskärningar i Stockholm och Visby?

1981/82:187 av *Bertil Måbrink* (vpk) till industriministern om driften vid L M Ericssons fabriker i Delsbo och Söderhamn:

Industrinedläggningar och avskedanden duggar tätt i Gävleborgs län. Nu har L M Ericsson beslutat om att minska antalet anställda vid industrierna i Söderhamn och Delsbo. Antalet som berörs är mellan 500 och 600 personer i två etapper. Dessutom föreligger en klar risk att fabriken i Delsbo kommer att försvinna.

Något intresse från L M Ericsson att ta ett socialt ansvar för de människor som drabbas tycks inte föreligga. L M Ericsson redovisade 1981 en vinst på 1,2 miljarder kronor. Ett berättigat krav är att företaget använder delar av denna vinst för att skaffa fram ersättningsprodukter. L M Ericsson har vidare två tredjedelar av sina totalt ca 70 000 anställda utomlands. Den oproportionerligt höga utlandsdelen bör kunna minskas ner till förmån för produktion inom landet.

Söderhamnsområdet är också drabbat på andra sätt. Boardfabriken i Ljusne läggs ned. Massaindustrin i Marmaverken skall läggas ned. Massaindustrin i Sandarne riskerar att gå samma öde till mötes.

Så här kan det inte få fortsätta. Storfinsansens vinstintressen måste stå tillbaka för samhällsintressena och människors rätt till arbete.

Jag vill fråga:

1. Ämnar regeringen förhindra L M Ericssons planerade neddragningar i Delsbo och Söderhamn?

2. På vilket sätt ämnar regeringen avkräva socialt ansvar av L M Ericsson?

Nr 136

10 § Kammaren åtskildes kl. 12.15.

Måndagen den
3 maj 1982

In fidem

TOM T:SON THYBLAD

/Solveig Gemert