

1981/82:127

Torsdagen den 22 april fm.

Kl. 12.00

Förhandlingarna leddes till en början av tredje vice talmannen.

1 § Justerades protokollen för den 14 innevarande månad.

2 § Upplästes följande inkomna skrivelse:

Till riksdagen

Undertecknad anhåller härmed om att bli befriad från uppdraget som ersättare i riksdagen för Arbetarepartiet-Socialdemokraterna i Östergötlands län.

Norrköping den 21 april 1982

Ulla Pettersson Carvalho

Denna anhållan bifölls.

3 § Meddelande om svar på frågorna 1981/82:330, 338 och 339

Anf. 1 TREDJE VICE TALMANNEN:

Industriminister Nils Åsling är på grund av sjukdom förhindrad att i dag besvara de under punkterna 1 och 2 på föredragningslistan upptagna frågorna.

4 § Svar på fråga 1981/82:327 om religionsundervisningen i gymnasieskolan

Anf. 2 Statsrådet ULLA TILLANDER:

Herr talman! Tore Nilsson har frågat mig om jag avser att föreslå en ökning av timtalet i religionskunskap för vissa linjer i gymnasieskolan jämfört med det beslut riksdagen fattade i december 1981.

Riksdagsbeslutet gällde mer samordnade timplaner för E-, H-, S-, N- och

Torsdagen den
22 april 1982

Om religionsundervisningen i gymnasieskolan

T-linjerna enligt mina förslag i proposition 1981/82:14 om förändringar av gymnasieskolans organisation m. m. Detta och andra förslag ingick i det samlade sparprogrammet om 180 milj. kr. för gymnasieskolan. Besparingar kunde enligt regeringens förslag göras genom att timtalen samordnades mer än nu i vissa ämnen för olika linjer. En förebild fanns i de s. k. alternativa timplanerna, som sedan 1973 använts på en del mindre orter. Så föreslogs t. ex. att alla elever på E-, H-, S-, N- och T-linjerna skulle ha två och en halv veckotimmar religionskunskap i stället för som nu tre på H- och S-linjerna och två på E-, N- och T-linjerna. Totalt innebar regeringens förslag en viss förstärkning av religionskunskapsämnet.

Utbildningsutskottet instämde i att besparingar inom gymnasieskolan borde kunna göras genom ökad samläsning. Utskottet konstaterade också att olika ämnens nuvarande timtal på olika linjer därvid måste rubbas i vissa fall.

Ett annat exempel på både timökningar och timminskningar var ämnet historia. Med anledning av ett par motioner till förmån för oförändrat timtal i det ämnet på E- och T-linjerna samt variant av N-linjen, uttalade sig utskottet för en viss justering av regeringens förslag. Tid till historia borde tas med en halv veckotimme från vardera gymnastik och religionskunskap.

Riksdagen beslutade i fråga om de samordnade timplanerna med 303 röster mot 17. Jämfört med dagens timtal innebar beslutet en ökning av timtalet i religionskunskap med en halv veckotimme för N-linjen utan variant och en minskning med en halv veckotimme för H- och S-linjerna. För de övriga studievägarna blir timtalet oförändrat.

Utifrån vad jag nu sagt vill jag summera följande. Samtidigt som jag kan beklaga att religionskunskapen inte fick den totala ökning av timtalet som jag föreslog i propositionen och att de samläsningsmodeller jag föreslog inte kan tillämpas fullt ut, måste jag erinra om att timplanefrågor traditionellt har måst få kompromisslösningar. I fallet med religionskunskap får 6 % av en årskull elever i gymnasieskolan en minskning med en halv veckotimme, och 4 % av eleverna får en ökning med lika mycket, eller rättare lika litet. Jag är mot den bakgrunden inte beredd att aktualisera frågan om en total ökning av timtalet i religionskunskap sedan riksdagen fattat sitt beslut i december 1981.

Anf. 3 TORE NILSSON (m):

Herr talman! Jag ber att få tacka skolministern för svaret på frågan.

På grund av att tiden för mitt inlägg är så kort, vill jag börja med att påminna om det som delvis är bakgrunden till min fråga.

År 1964 ägde det rum en mäktig manifestation av vad människorna tyckte om undervisningen i kristendom. Det var en namninsamling i Sverige som Samkristna skolnämnden ingav i form av en skrivelse. Det gällde då dels att kristendomsämnet skulle införas även på gymnasiets ekonomiska och tekniska lärokurser med två veckotimmar, dels att ämnet skulle få fem veckotimmar inom gymnasiets övriga lärokurser. Under denna skrift hade 2 134 530 svenskar skrivit sitt namn. Materialet förvaras i dag på riksarkivet i

206 pärmar och upptar inte mindre än 15 hyllmeter. Någon räknade ut att det var 76 % av befolkningen över grundskoleålder i Sverige som hade satt sina namn på denna manifestation.

Manifestationen var alltså mycket mäktig och tydde på en majoritet för utökad kristendomsundervisning också i gymnasieskolan. Men det var en maktlös opinion. Anledningen till opinionen var utvecklingen efter det senaste världskriget som oavbrutet har inneburit en negativ utveckling för kristendomsämnet och kristendomen i alla avseenden i Sverige. Det skedde dels en avsiktlig undanträngning av det kristna arvet, dels försummelse från de ansvarigas sida och kanske i viss mån okunnighet. Det fördes en politik som vi inte kunde gilla, och så kom denna opinionsyttring.

När vi fick borgerlig regering 1976 väntade vi att det skulle ske en ändring. Personligen är jag besviken över vad som har hänt sedan. Jag hade mycket starka förhoppningar, när Ulla Tillander blev skolminister. Och jag måste säga att svaret här i dag visar att hon beklagar utvecklingen.

Jag måste ta min del av ansvaret för att det gick som det gick i december, det måste jag medge. Men samtidigt är det ofrånkomligt att det måste bli en ändring. När skolministern nu inte kan aktualisera frågan måste jag få sagt att svenska folkets ombud i riksdagen inte har handlat enligt det uppdrag de har fått av folkets majoritet – det är min uppfattning.

Jag skulle vilja säga till statsministern och till regeringen som helhet: Gör någonting och gör det strax! Utvecklingen i Sverige visar att det är nödvändigt. Gymnasieskolan får allt fler elever. I tilläggspropositionen, som är daterad den 18 mars i år, meddelar regeringen att inte mindre än 85 % av samtliga elever som lämnat grundskolan 1981 går till gymnasieskolan. Det betyder alltså att det är mycket viktigt vad man får göra och lära i denna skola. Jag beklagar att kompromisserna skall innebära att just kristendomsämnet – eller religionskunskapen, som det nu kallas – mister timmar. Ulla Tillander är inte ansvarig här, men jag vill vädja till henne och regeringen att se till att kristendomsämnet får större utrymme.

Anf. 4 Statsrådet ULLA TILLANDER:

Herr talman! Tore Nilsson säger att han är besviken med anledning av den borgerliga regeringens arbete på detta område. Jag skulle bara vilja uppmana Tore Nilsson att läsa formuleringen för religionskunskapsämnet i den nya läroplanen, som skall träda i kraft fr. o. m. i höst. Dessutom skulle jag vilja uppmana Tore Nilsson att något ta del av den debatt och det arbete som har pågått och pågår, inte minst under det senaste året.

Tore Nilsson frågar mig vad jag nu ämnar vidta för åtgärder för att åstadkomma en rättelse till religionskunskapsämnets fördel i gymnasieskolan. Jag vill då på nytt snabbt rekapitulera vad som har hänt i den här frågan.

Det var i december 1981, för knappt fyra månader sedan, som det besparingsförslag som riksdagen beställt av regeringen framlades. I det ingick också en förändring av timplanerna i gymnasieskolan till religionskunskapens fördel. När utskottet behandlade denna del utsattes förslaget på

Torsdagen den
22 april 1982

*Om religionsundervisningen i
gymnasieskolan*

denna punkt för kritik och ändrades så att mitt förslag om ökad tid för religionskunskapen ströks. Utbildningsutskottets ändringsförslag, som innebar en minskning av religionskunskapen, gick igenom utan någon reservation. Tore Nilsson röstade alltså i december 1981 ner mitt förslag.

Tore Nilsson har ställt en fråga till mig, men jag måste också få ställa en fråga till honom: Varför bidrog Tore Nilsson till att förslaget försämrades? I januari var det allmän motionstid, och då fanns det ett utmärkt tillfälle att motionera om en förändring av det förslag som Tore Nilsson själv hade varit med om att rösta igenom. Den möjligheten att ändra förslaget utnyttjades inte heller av Tore Nilsson.

Vid två tillfällen har Tore Nilsson alltså haft möjlighet att markera att han anslöt sig till mitt förslag, som innebar mer religionskunskap. Vid det första tillfället bidrog han aktivt till att fälla förslaget. Vid det andra tillfället underlät han att vidta åtgärder för att förbättra det. Nu, fyra månader efteråt, ställer Tore Nilsson frågan vad jag tänker göra. Det skulle vara unikt om jag nu skulle framlägga samma förslag på nytt. Däremot har många ställt frågan hur det kunde bli så här, utan att någon stödde förslaget.

Anf. 5 TORE NILSSON (m):

Herr talman! I mitt förra inlägg har jag indirekt medgivit att detta inte är skolministerns fel och att vi här i riksdagen har vårt ansvar. Men som förutvarande riksdagsledamot vet skolministern att vi i partierna har en oerhört stor arbetsbelastning och att vi som enskilda ledamöter inte kan övervaka alla frågor – jag är f.ö. inte heller ledamot av just utbildningsutskottet.

Jag medger alltså en försummelse i det här fallet. För den som inte är insatt i dessa invecklade frågor då det gäller gymnasieskolans olika linjer – att de är svåra framgick också av svaret – var det å andra sidan svårt att i januari månad gå in i debatten och säga hur förslaget skulle komma att påverka de olika ämnena. Man var helt enkelt inte medveten om hur det skulle bli ens från lärarhåll. Men jag vill lova Ulla Tillander, eftersom hon förmodligen i grund och botten har samma uppfattning som jag, att jag och andra från kristet håll liksom också de människor som står bakom opinionsyttringen kommer att göra någonting, så att det kan bli en förändring. Jag hoppas att Ulla Tillander, om hon är skolminister även vid nästa riksmöte, skall finna anledning att uppleva riksdagens stöd för ett nytt och bättre förslag.

Anf. 6 Statsrådet ULLA TILLANDER:

Herr talman! Egentligen har jag inget mer att tillägga i sak. Jag vill bara säga till Tore Nilsson att jag faktiskt tror att lärare på olika håll var mycket medvetna om konsekvenserna av det förslag som lades fram.

För min del är den här frågan f.n. utagerad. Men jag vill säga att den förvåning som man kände när förslaget röstades ner i december, utan att någon röst höjdes till dess försvar, faktiskt inte har minskat, utan tvärtom ökat på sina håll.

Anf. 7 TORE NILSSON (m):

Herr talman! Som statsrådet vet har man från kristet håll upptäckt det här alltför sent. Med tanke på hur arbetssituationen var i december månad var det för min del omöjligt att tränga in i propositionen och genomskåda vad resultatet av förslaget egentligen skulle innebära i praktiken. Jag kan därför nu bara finna mig i att jag har en del i skulden här, men jag lovar att jag skall försöka göra någonting för att det skall bli en förändring, inte bara i gymnasieskolan utan i skolan som helhet. Önskvärt är att vi så småningom kan byta ut ämnet religionskunskap mot kristendom.

Anf. 8 Statsrådet ULLA TILLANDER:

Herr talman! Tore Nilsson vill alltså – jag upprepar det – att det förslag som förkastades i december och som kunde ha varit föremål för en motion från Tore Nilssons sida i januari åter skall läggas på riksdagens bord. En fråga om detta ställer han alltså nu i april – tredje gången gillt, så att säga. Riksdagen är en institution som är ganska arbetstyngd, det vet vi alla. Med en sådan nyordning som Tore Nilsson nu förespråkar skulle arbetet bli orimligt. Tore Nilsson har erkänt att han har gjort en försummelse, men han och andra får faktiskt ta det politiska ansvaret för den.

Anf. 9 TORE NILSSON (m):

Herr talman! Jag har faktiskt inte begärt att just förslaget från december skall läggas fram igen. När jag nu har läst på detta och hört hur det förhåller sig, måste jag säga att det var en chock för mig att finna att t. ex. ämnet historia har fått en ökning med en halv veckotimme som tagits från ämnet religionskunskap. Man har sagt mig att det var för att eleverna skall kunna få behörighet för vidare studier som man var tvungen att ge ökat utrymme för de här andra ämnena. När det står så illa till då det gäller undervisningen, får vi som har uppfattningen att kristendomen är ett huvudämne verkligen ta på oss uppgiften att försöka ändra förhållandena.

Överläggningen var härmed avslutad.

5 § Svar på fråga 1981/82:335 om möjligheterna till särskild provning och förkortad studiekurs

Anf. 10 Statsrådet ULLA TILLANDER:

Herr talman! Britta Hammarbacken har frågat mig om hur jag anser att möjligheterna till särskild provning och mindre studiekurs skall användas.

För särskild provning gäller följande: Alla som inte har gått igenom gymnasieskolan har enligt skolförordningens 9 kap. 61 § rätt att göra särskild provning i de flesta ämnen på timplanen. Undantag finns för vissa yrkesämnen.

En särskild provning skall alltid gälla hela kursen i ett ämne. Också den som gått igenom gymnasieskolan har rätt att göra särskild provning, men då

Nr 127

Torsdagen den
22 april 1982

*Om möjligheterna
till särskild prov-
ning och förkortad
studiekurs*

Torsdagen den
22 april 1982

*Om möjligheterna
till särskild pröv-
ning och förkortad
studiekurs*

bara i ämnen som inte finns på den studieväg man har gått igenom, t. ex. fysik eller kemi för den som har gått samhällsvetenskaplig linje men vill bli behörig till en naturvetenskaplig utbildning.

För att man skall få ta in betyget från en särskild prövning i sitt avgångsbetyg måste vissa villkor vara uppfyllda. Dels skall prövningsämnet ingå i den studieväg eleven följer, dels skall prövningen göras innan eleven hunnit delta så länge i undervisningen, att det finns underlag för betygsättning i vanlig ordning.

Särskild prövning görs oftast av elever som under ett läsår varit i England eller USA och vid hemkomsten vill tentera bort engelskan.

För mindre studiekurs gäller följande: Mindre studiekurs innebär enligt skolförordningens 8 kap. 8 § att en elev befrias från ett eller två ämnen, om han eller hon har påtagliga studiesvårigheter. I timplanerna finns vissa begränsningar i fråga om årskurser och ämnen. Vidare har skolöverstyrelsen givit vissa rekommendationer om vilka ämnen som i första hand bör kunna läggas ner. Den som har haft mindre studiekurs får detta angivet i avgångsbetyget. Den studerande har sedan fyra år på sig att läsa in det eller de ämnen som lagts ned, s.k. förlängd undervisning. Den studerande får sedan göra en s.k. fyllnadsprövning i det eller de nedlagda ämnena och får sedan ett fullständigt avgångsbetyg från gymnasieskolan.

Rätt använd kan mindre studiekurs hjälpa elever som har svårigheter att klara ett fullständigt studieprogram. Jag vill dock understryka att det skall vara fråga om *påtagliga* studiesvårigheter för att eleven skall få denna minskning i studieprogrammet, som kan göra det lättare att klara övriga ämnen. Fel använd kan mindre studiekurs bli ett instrument för elever med genomsnittsbetyg eller t.o.m. däröver att skaffa sig högre betyg i andra ämnen, samtidigt som möjligheten finns att under en längre tid läsa sig till ett högt betyg i de ämnen som lagts ned.

Anf. 11 BRITTA HAMMARBACKEN (c):

Herr talman! Jag vill tacka statsrådet för svaret på min fråga. Jag lämnade in den med anledning av den debatt som fördes för ett tag sedan och som kom att gälla några skolor och några elever. Det måste ju vara ett alldeles för begränsat sätt att diskutera de regler som skall gälla för alla skolelever och för alla skolor.

Dels för att det var svårt att dra några riktiga slutsatser av vad som framfördes från så många håll i debatten, dels för att jag tycker att det är viktigt att också vi som inte är skolfolk skall kunna genomskåda de bestämmelser som finns, såg jag det som värdefullt att få ett klarläggande besked från det ansvariga statsrådet. Det är viktigt för den framtida synen på dessa frågor för oss alla, men speciellt för dem som skall hantera frågorna i det praktiska arbetet. Som framgår av det svar jag fått från statsrådet är det viktigt att samma regler gäller i alla skolor. Min fråga blir då om man kan överblicka hur gällande bestämmelser efterlevs.

Enligt uppgift har gymnasieinspektionen intresserat sig för detta ärende.

och då vill jag fråga: Vilken bild har de rapporter som lämnats gett i det här avseendet?

Ytterligare en fråga är: Vilken uppfattning har statsrådet av efterlevnaden av de bestämmelser som måste gälla?

Jag tackar på förhand för svaret på dessa frågor.

Anf. 12 Statsrådet ULLA TILLANDER:

Herr talman! Jag vill passa på tillfället att betona att det betygssystem som vi har i grundskolan och gymnasiet – det relativa betygssystemet – har sina brister, vilket visas av den ständiga betygsdebatt som förekommer. Där kritiseras det nuvarande betygssystemet ofta och med visst fog.

Kritik från visst håll är naturligtvis ute för att misskreditera betygsättningen över huvud taget. Målet för dessa kritiker är en betygsfri skola. Därför kan en kaotisk situation på betygsområdet vara ett led i kampen för att få bort betygen. Ju sämre, desto bättre – så att säga.

Men tillhör man den stora grupp av både elever och föräldrar som trots att betygssystemet är behäftat med brister ändå vill ha det kvar som ett mätinstrument när det gäller skolprestationer – inte därför att det är så bra utan därför att betyg är nödvändiga – då måste två förutsättningar gälla.

Den ena förutsättningen är att man måste underkasta sig och tillämpa de regler som gäller. Det måste ske objektivt och generellt för att mätsituationen i alla skolor som berörs skall vara jämbördig. De centrala proven spelar då rollen av en rikslikare.

Den andra förutsättningen för att systemet inte skall desavoueras är att skolledningen på en skola bevakar, så att inte kryphål i reglerna utnyttjas.

Egentligen finns det i hela detta system, med dess brister, en strävan att åstadkomma en rättvis och opartisk bedömning av prestationer mellan elever från skilda hörn i vårt land. Det är verkligen en svår uppgift, som förutsätter att alla är besjälade av en önskan att göra sitt bästa.

Jag vill säga till Brita Hammarbacken: Dess bättre är en överväldigande majoritet av skolorna medvetna om dessa två villkor som gäller och har också efterlevt dem lojalt.

Anf. 13 BRITTA HAMMARBACKEN (c):

Herr talman! Jag tackar för att jag har fått ytterligare synpunkter på frågorna. Jag saknade kanske något mer detaljerade uppgifter från gymnasiinspektionens rapporter i ärendet. Men det är möjligt att det inte finns så klara besked än.

Med den här frågan har jag endast velat få ett klagörande i en debatt som har förts. Jag har alltså inte någon ytterligare kommentar att göra, utan tackar för de synpunkter som har kommit fram.

Nr 127

Torsdagen den
22 april 1982

*Om möjligheterna
till särskild prövning
och förkortad
studiekurs*

Torsdagen den
22 april 1982

*Om Sveriges med-
lemskap i IDB*

Anf. 14 Statsrådet ULLA TILLANDER:

Herr talman! Jag vill tillägga: Just med anledning av den debatt som har förts på senare tid har jag haft vissa överläggningar med skolöverstyrelsen. Under de överläggningarna har vi kommit överens om att skolöverstyrelsen skall undersöka frekvensen av särskild prövning. Skolöverstyrelsen skall också undersöka frekvensen av och anledningen till mindre studiekurs. SÖ kommer också att försöka ta fram betygsstatistik för olika skolenheter. Uppgifter av det här slaget kan då visa hur vanliga de olika företeelserna är och vilka behov av att ändra reglerna som kan finnas.

Skolöverstyrelsen menade vid den kontakt som vi hade att bestämmelserna är klara beträffande dels särskild prövning, som är en rätt för alla, dels mindre studiekurs, som är en åtgärd för elever med påtagliga studiesvårigheter. Men tveksamhet kan i olika fall råda om när betyg från en särskild prövning får tas in i avgångsbetyg från en särskild prövning.

När den undersökning som skolöverstyrelsen skall göra är klar får vi överväga om några åtgärder behöver vidtas. Under alla omständigheter tror jag att en ökad vaksamhet behövs.

Överläggningen var härmed avslutad.

6 § Svar på fråga 1981/82:326 om Sveriges medlemskap i IDB

Anf. 15 Handelsministern BJÖRN MOLIN:

Herr talman! Eva Hjelmström har frågat utrikesministern om svenskt medlemskap i Interamerikanska utvecklingsbanken (IDB) är förenligt med den kritik den svenska regeringen riktat mot juntan i El Salvador eller om medlemskapet kommer att omprövas.

Frågan har överlämnats till mig för besvarande.

Skälet för ett svenskt medlemskap i IDB är exportfrämjande. Nya regler för upphandling av IDB-finansierade projekt trädde i kraft år 1976. Enligt dessa är all upphandling som finansieras med IDB-medel begränsad till medlemsländerna. Eftersom IDB-marknaden bedömdes ha stort intresse för svenskt näringsliv ansökte Sverige om medlemskap. Om Sverige ställde sig utanför IDB skulle detta innebära ett absolut handelshinder vad gällde svenska företags tillträde till marknaden för IDB-finansierade projekt.

Andra länder i Västeuropa samt Japan och Jugoslavien gjorde samma bedömning som Sverige och ansökte om medlemskap. Norge förhandlar som sista land i Västeuropa (utom Island) om medlemskap.

De exportfrämjande skälen för svenskt medlemskap gäller än i dag. IDB-kommittén har i sitt betänkande (Ds II 1982:1) enhälligt slagit fast att svenska exportföretag har haft ett konkret och växande kommersiellt utbyte av Sveriges medlemskap i IDB. IDB-medlemskapet har således enligt IDB-kommittén haft en positiv exportfrämjande effekt.

Detta uttalande görs inte bara mot bakgrund av uppgifter om erhållna order utan, kanske främst, med hänsyn till den betydelse för svensk export

Torsdagen den
22 april 1982

Om Sveriges medlemskap i IDB

från referenssynpunkt som teknologiskt avancerade projekt på IDB-marknaden kan komma att få under 1980-talet. Svenska företag har erhållit order om drygt 71 miljoner dollar t.o.m. år 1981. Enligt IDB-utredningens material uppgick utestående anbud per den 30 september 1980 till 710 miljoner dollar.

Situationen i El Salvador har behandlats här i kammaren vid flera tillfällen, senast i utrikesdeklarationen den 17 mars. Regeringen uttalade därvid stark kritik mot den civilmilitära juntan i El Salvador och underströk dess ansvar för de svåra brott mot de mänskliga rättigheterna som där dagligen begås.

Det är regeringens uppfattning att kritik mot förhållanden i andra länder när det gäller brott mot de mänskliga rättigheterna skall uttalas och framföras direkt till berörda länder eller genom de internationella organ där dessa frågor behandlas, såsom i FN:s kommission för de mänskliga rättigheterna.

Även i andra fora kan kritik framföras mot de regimer som åsidosätter mänskliga rättigheter. Sverige har därför i IDB och andra internationella finansieringsinstitut efter kuppen i Chile inte bara varit starkt kritiskt utan även motsatt sig lån till detta land. Sverige har under senare tid också motsatt sig lån till El Salvador.

Vad jag nu har anfört om svenskt agerande i olika sammanhang mot kränkningar av mänskliga rättigheter är enligt regeringens mening inte oförenligt med svenskt medlemskap i IDB.

Anf. 16 EVA HJELMSTRÖM (vpk):

Herr talman! Jag tackar handelsministern för svaret på min fråga. Det är ett mycket klart och entydigt svar.

Handelsministern säger att skälet för ett svenskt medlemskap i IDB är exportfrämjande. Det visar, herr talman, på olikheterna i vår syn härvidlag. Jag uppfattar den meningen som att det är snöd vinning som driver oss att vara medlemmar i IDB. Handelsministern uppfattar medlemskapet mer eller mindre som ett reklamkonto för näringslivet. För vpk är detta en politisk fråga, en utrikes- och biståndspolitisk fråga.

Jag vill i det här sammanhanget erinra om vad den dåvarande statssekreteraren Margareta Hegardt sade när hon 1979 höll ett anförande för den svenska delegationen i banken. Då var det i första hand inte fråga om ett reklamkonto för näringslivet. I stället framhöll man att agerandet skulle inbegripas i de internationella utvecklingssträvandena. Vårt medlemskap motiverades med att vi kunde bidra till att främja socialt och ekonomiskt framåtskridande i Latinamerika. Det sades också att vi inte fick undandra oss det ansvaret. Men det är precis vad som nu sker.

IDB-utredningen är färdig, säger handelsministern – det är riktigt. IDB-utredningen stöder ju just den kritik som framförts inte bara från vpk utan också från en rad fackliga organisationer och även andra organisationer. Man konstaterar att USA har det dominerande inflytandet och att USA använder banken som sitt redskap. Det lämnas lån till mycket reaktionära

regimer. Lån till Nicaragua förvägras, medan man beviljar El Salvador stora lån.

Jag tycker, herr talman, att regeringen gör sig skyldig till ett dubbelspel. Å ena sidan hötter man försiktigt med pekfingeret åt juntan i El Salvador – det gör också handelsministern i slutet av sitt svar. Tidigare har t. o. m. utrikesministern vågat sig på att kritisera USA. Å andra sidan bidrar vi genom medlemskapet till att med våra skattemedel stötta det blodbad som nu pågår, därför att de lån som nu ges till juntan är ju direkt avsedda för motorvägar som skall dras genom gerilla- eller befrielsesdominerade områden.

Jag vill, herr talman, sluta med att fråga handelsministern: Vilka möjligheter finns det att nu upphöra med medlemskapet?

Anf. 17 Handelsministern BJÖRN MOLIN:

Herr talman! Den svenska regeringens starkt kritiska attityd till den nuvarande regimen i El Salvador har ju redovisats flera gånger här i kammaren, bl. a. av utrikesministern, så det behöver jag inte upprepa.

Medlemskapet i IDB är självfallet i första hand en handelspolitisk fråga – för Sverige precis som för alla andra medlemsländer i IDB. Det är då ett viktigt konstaterande att göra, nu när Sverige under ett antal år har varit medlem i IDB, att medlemskapet har bidragit till en ökning av den svenska exporten till Latinamerika. Samtidigt är det så att IDB bidrar till att främja ekonomisk utveckling i de här länderna. Svenskt medlemskap bidrar alltså också till att främja en ekonomisk utveckling.

Jag kan inte hålla med Eva Hjelmström, när hon säger att det svenska medlemskapet i IDB bidrar till att stödja regimen i El Salvador. Vårt resonemang på den punkten är följande. Vi har vid ett antal tillfällen instruerat Sveriges företrädare i IDB:s styrelse att rösta emot lån som går till El Salvador. Trots det har lånen beviljats – alltså trots att den svenska regeringen har motsatt sig det. Jag har svårt att förstå att långivningen inom IDB skulle få en mer progressiv inriktning, om Sverige lämnade IDB. Jag tror tvärtom att det svenska medlemskapet i IDB är ett litet men dock bidrag till en bättre praxis i fråga om långivningen från IDB.

Anf. 18 EVA HJELMSTRÖM (vpk):

Herr talman! Handelsministern säger att Sveriges bidrag till IDB är ett litet men ändå viktigt bidrag för att stödja en progressiv utveckling i Latinamerika. Jag ifrågasätter det av flera skäl.

Det rör sig om åtskilliga miljoner som vi pumpar in i banken och som går till – det har IDB-utredningen konstaterat – de mest reaktionära regimerna i området, medan de progressiva länder som vi säger oss i utrikespolitiska och biståndspolitiska sammanhang stödja får nobben av banken. Jag vill fråga handelsministern och be honom konkretisera sig: På vilket sätt bidrar Sverige till att stödja en social och ekonomisk utveckling i El Salvador, Guatemala och Chile genom de lån som ges till militärdiktaturerna i de länderna? Jag hävdar att motsatsen är fallet.

Sedan sägs att vi genom att rösta mot de här lånen på något sätt skulle kunna bidra till en annan utveckling. Men t. o. m. handelsministerns egna partikamrater har ju i utredningen konstaterat att vi över huvud taget inte har någon makt. IDB är ett redskap för USA och imperialismens reaktionära syfte. Vi har oerhört liten möjlighet att påverka – vi har mindre än en åttondels röst.

Sedan till den handelspolitiska aspekten. Jag frågar mig: Varför kan man inte utveckla handelsförbindelser med de progressiva länder som finns i stället för att på det här sättet försnilla det förtroendekapital som Sverige som ett litet men ändå alliansfritt land har?

Anf. 19 Handelsministern BJÖRN MOLIN:

Herr talman! Låt mig börja med att säga att de länder som får lån från IDB är länder med mycket olika regimer – alltså både länder med progressiva regimer och andra länder. Det svenska medlemskapet i IDB bidrar alltså också – genom långivningen från IDB – till att stödja progressiva länder. Det är viktigt att hålla i minnet.

Vidare har vi från svensk sida instruerat vår exekutivdirektör att rösta emot ett antal lån till icke progressiva länder, i första hand till Chile och El Salvador. Det har också en del andra länder gjort. I en del fall har lånen trots det beviljats.

Men budskapet i mitt förra inlägg var att långivningen från IDB inte skulle få en mer progressiv inriktning om Sverige avstod från sitt medlemskap. Snarare tvärtom.

Det är inte heller så att progressiva politiska krafter i Latinamerika har uttryckt någon önskan om att Sverige skall lämna IDB. Snarare tvärtom.

Jag tror heller inte att man, på det enkla sätt som Eva Hjelmström gör, kan beteckna IDB som ett redskap för USA. Också USA har i ett ganska stort antal fall röstat nej till lån från IDB till regimer som man av politiska skäl inte vill stödja. Det har hänt ett antal gånger att Sverige och USA därvid kommit på samma linje i IDB:s styrelse.

Låt mig till sist svara på den fråga som jag inte hann besvara och som Eva Hjelmström ställde i sitt förra inlägg, nämligen om det finns möjligheter att utträda ur IDB och samtidigt få tillbaka gjorda kapitalinsatser. De möjligheterna är praktiskt taget obefintliga.

Anf. 20 EVA HJELMSTRÖM (vpk):

Herr talman! Låt mig ånyo ta några exempel på vart IDB-lånen huvudsakligen går. Visst finns undantag, men enligt IDB-utredningen är det företrädesvis Argentina, Uruguay, Chile och El Salvador som har beviljats stora lån under de senaste åren.

USA har vägrat vissa länder lån, säger handelsministern, och det är helt riktigt. Man har vägrat Nicaragua ett lån. Man har lagt in ett veto mot lån för jordbruksutveckling i Guyana. Det är alltså den politik som vi underordnar oss. Och jag frågar mig: Ser verkligen inte handelsministern några som helst problem i detta, att vi å ena sidan fördömer militärregimen i El Salvador, å

Torsdagen den
22 april 1982

*Om Sveriges med-
lemskap i IDB*

andra sidan stöder den med så pass mycket skattemedel som det faktiskt rör sig om?

Och jag vill också ställa frågan: Har folkpartiet över huvud taget inget utrikespolitiskt samvete, eller har det helt underordnat sig exportföretagens intressen? Det är faktiskt vad det är fråga om. Vart tog de ursprungliga målen med medlemskapet i IDB vägen? Det finns nämligen inte. Björn Molin, någon anledning att påstå att vi genom vårt medlemskap skulle främja en social och ekonomisk utveckling.

Eftersom det är handelsministern och inte utrikesministern som svarar på min fråga måste också jag återkomma till de handelspolitiska skälen. Jag fick inget svar på frågan varför Sverige inte utvecklar andra förbindelser med de progressiva länderna i området. Där är vi förvånansvärt passiva.

Anf. 21 Handelsministern BJÖRN MOLIN:

Herr talman! Självfallet utvecklar vi handelsförbindelser med länder i Latinamerika också vid sidan om vårt medlemskap i IDB.

Huvuddelen av lånegivningen från IDB – det kan vara en viktig sakupplysning – går inte till de länder som man av politiska skäl kan känna tveksamhet inför.

Sedan vill jag bara tillägga att jag inte tycker att Eva Hjelmström kommer in på det som är den avgörande frågan, nämligen om Sverige genom att avstå från medlemskapet i IDB skulle främja en politisk och social utveckling i Latinamerika. Eva Hjelmström har inte motsagt den slutsats som jag har redovisat och som de flesta kommit till i den här debatten, nämligen att det trots allt är fördelaktigare för de progressiva regimerna i Latinamerika att Sverige är medlem i IDB än att Sverige inte är medlem i IDB.

Anf. 22 EVA HJELMSTRÖM (vpk):

Herr talman! Helt kort! Det har sagts åtskilliga gånger från vpk här i kammaren att vi genom att avstå från medlemskapet i IDB skulle ha betydligt mera pengar att ge i bistånd till de progressiva regimerna i området. Det är nämligen inga småsummor det rör sig om. På det sättet skulle vi alltså kunna främja en ekonomisk och social utveckling som vi i dag direkt motverkar.

Trovärdigheten för Sveriges utrikespolitiska linje blir allt mindre genom att vi indirekt bidrar till att bekämpa t. ex. FDR och FMNL i El Salvador samtidigt som vi säger oss stödja dessa rörelser. De summor vi ger i bistånd till exempelvis humanitära insatser i det området är betydligt lägre än de summor vi ger ut för att genom medlemskapet stödja kapitalintressen i Sverige.

Anf. 23 Handelsministern BJÖRN MOLIN:

Herr talman! Bara en sista upplysning, som jag i och för sig har lämnat tidigare. Sverige skulle inte genom att gå ur IDB kunna räkna med att automatiskt få tillbaka de kapitalinsatser vi har gjort. Det är alltså inte så, som Eva Hjelmström försöker ge ett intryck av, att vi därigenom skulle få mera resurser att disponera för utvecklingsbistånd till länder i området. Som

kammarrens ledamöter vet har den svenska regeringen under senare är också ökat sitt utvecklingsbistånd bl. a. till Karibien.

Nr 127

Torsdagen den
22 april 1982

Anf. 24 EVA HJELMSTRÖM (vpk):

Herr talman! Man behöver inte upprepa gamla misstag i all oändlighet! Man kan ju också vara litet framåtseende och ompröva medlemskapet för att därigenom frigöra medel för en annan utveckling i området. Uppenbarligen anser handelsministern att så icke är möjligt, men det är vår bestämda uppfattning.

*Statens järnvägar
m. fl. anslag*

Överläggningen var härmed avslutad.

7 § Föredrogs och hänvisades

Motionerna

1981/82:2501–2503 till jordbruksutskottet

1981/82:2504–2507 till civilutskottet

1981/82:2508 till utbildningsutskottet

1981/82:2509 till kulturutskottet

8 § Statens järnvägar m. fl. anslag

Föredrogs trafikutskottets betänkande 1981/82:22 om anslag till Järnvägar m. m. (prop. 1981/82:100).

Anf. 25 BERTIL ZACHRISSON (s):

Herr talman! Under en följd av år har vi från socialdemokratiskt håll haft anledning att rikta stark kritik mot det ekonomiska lättsinne som har präglat regeringens skötsel av SJ. Fram till 1976 gick SJ, vid sidan av det ersättningsberättigade nätet, ihop under en konjunkturcykel. Det var själva grundprincipen för hanteringen av SJ:s ekonomiska situation. Efter 1976 har vi upplevt hur förlusterna har ökat. De mycket hurtfriska uttalandena från alla de kommunikationsministrar som har suttit, och de har som bekant varit många under den här perioden, har inte haft något som helst reellt innehåll och inte påverkat situationen – den har bara blivit allt värre.

Vi ser nu hur förlusterna ständigt ökar, och den senaste rapporten som generaldirektören gav trafikutskottet för bara någon månad sedan visar att de siffror som förutsattes i budgetpropositionen inte kommer att hålla. Vi får alltså ännu ett år uppleva att den verklighet som regeringen har beskrivit för riksdagen och som är själva grundvalen för vårt sätt att arbeta och fatta beslut inte visar sig vara realistisk. Regeringen har helt enkelt använt budgetpropositionen för att uttrycka något slags önskan, för att utforma vissa önskelistor. Men verkligheten korrigerar omedelbart önskelistorna på ett ganska handgripligt sätt.

Det är naturligtvis i och för sig upprörande att regeringen inte har bättre kontroll över den ekonomiska utvecklingen i stort. Vi har i många

sammanhang i riksdagen haft anledning att ta upp den mycket vårdslösa ekonomiska politik som f. n. bedrivs i landet. Men inte ens i de enskilda verken och företagen har man alltså längre något fast grepp över utvecklingen. Om man skall vara riktigt sträng kan man säga att regeringen uppenbarligen vilseleder riksdagen med siffror och löften som inte står sig vid en granskning. Det är klandervärt.

I SJ:s fall utlovar regeringen en betydande förbättring under nästa budgetår, och det godtar de borgerliga ledamöterna i trafikutskottet och i riksdagen. De säger att "det skall bli så, vi tror det". Man uttrycker ganska fromma förhoppningar, trots att generaldirektören tydligt har förklarat för oss att de inte kan bli uppfyllda. Man kan, om det går riktigt illa, t. o. m. vänta sig en dubbling av förlusten. I varje fall blir den betydligt högre än vad som är förutsett och kan närma sig miljardklassen. Att med öppna ögon ta emot det förefaller mig utomordentligt egendomligt. De som har erfarenhet av hur det har varit några år borde inse att det är ett mycket farligt spel och en farlig ekonomisk politik.

För mig har det varit särskilt förvånansvärt att konstatera att också moderata samlingspartiet, som i andra sammanhang ser med stort allvar på den ekonomiska situationen, så lättsinnigt accepterar utvecklingen på SJ:s område. Man säger rent allmänt att det är bra med lågprissatsningen men att den har haft sina ekonomiska brister. Men sedan inte ett ord om hur man skall kunna rätta till det. Det blir bara ett relativt hurtfriskt uttalande, där man i stort sett instämmer med regeringen och säger att "nästa år skall det bli så här, hoppas vi".

Här krävs såvitt jag förstår bestämda krafttag för att komma till rätta med SJ:s problem. Man måste utforma en alldeles bestämd ekonomisk målsättning. Men denna måste givetvis kombineras med ett rejält investeringsprogram för SJ, för att få en möjlighet att lyfta sig ur krisen.

Det är litet av lek som pågår kring SJ, och ibland får man en känsla av att den borgerliga järnvägspolitiken har präglats av något slags nästan barnslig lust att leka med tåg, så där i största allmänhet, men ungefär lika barnsligt har man sedan struntat i vad det kostar. Leken har bara i stort sett fått fortsätta.

Det står nu de svenska skattebetalarna för – 2,5 miljarder kronor är den ackumulerade förlusten i SJ. Det är en fullständigt fantastisk siffra, och den kan nästa år förväntas stiga till över 3 miljarder. Det är ett slags egendomlig ekonomisk omedvetenhet som präglar hela den delen. Det hade varit bättre att sköta SJ ordentligt ekonomiskt än att låta folk drabbas av en försämrad sjukförsäkring, för att ta ett konkret exempel. Det hade varit mycket bättre om vi hade betalat ordentligt för oss på järnvägssidan och sett till att människor hade sluppit försämringen av sjukförsäkringen. Det går att ta flera exempel, men jag tar bara detta för att illustrera vad det ekonomiska lättsinnet på järnvägspolitikens område i själva verket har lett till.

Om ändå detta ekonomiska slöseri hade betytt att man verkligen hade gett SJ bättre förutsättningar – men i själva verket har samtidigt SJ:s ekonomiska förutsättningar försämrats. I dag råder det närmast kaotiska förhållanden

inom järnvägsområdet. Jag tänker inte bara på det speciella elände vi hade under vinterperioden, utan det är i stort sett en ganska kaotisk situation som råder. Jag vill exemplifiera det genom att för kammaren referera det brev som Stockholms handelskammare har skrivit. Jag tycker att det på ett utomordentligt sätt illustrerar hur näringslivet f. n. uppfattar den svenska järnvägen.

Man säger att det var meningen med 1979 års beslut att järnvägarna och järnvägstrafiken skulle spela en grundläggande roll i trafiksystemet. I beslutet sägs att den ökade förädlingen av olika produkter skärper krav på punktlighet och snabbhet osv. för att tillgodose snabba godsförbindelser. Inom persontrafiken skulle restidens längd och turfrekvens, bekvämlighet och säkerhet spela en avgörande roll. Allt detta är fullt korrekt, så sade vi 1979, det var förutsättningen. Men så frågar handelskammaren: Hur har det blivit? Jo, den kaotiska situationen inom tågtrafiken, inte bara under de senaste månaderna, man refererar också till vintertrafiken – visar entydigt att SJ inte alls kunnat leva upp till målen i 1979 års trafikpolitiska beslut. Bristerna i järnvägstrafiken är f. n. helt oacceptabla, och man kan på allvar ifrågasätta om järnvägstrafiken längre spelar en grundläggande roll i trafiksystemet. Servicen liksom punktligheten och snabbheten har inte varit sämre på mycket länge än vad som nu är fallet. En stor del av vagnparken har sålunda stått stilla den senaste tiden till följd av nedslitning. Kaoset inom järnvägstrafiken drabbar inte bara persontrafiken utan också godstrafiken, vilket får allvarliga följder för svenskt näringsliv.

Så långt Stockholms handelskammare. Den allmänna debatten har visat att handelskammaren inte är ensam om sin bedömning av den svenska järnvägens situation f. n.

Herr talman! För att komma till rätta med detta krävs f. n. mycket kraftfulla åtgärder. Det krävs ett omfattande förnyelsearbete i svensk järnvägspolitik. Det gäller spårutbyggnad. Vi behöver bygga nya järnvägar här i landet. Det gäller västkustbanan, där detta är allra mest påtagligt, men det gäller också järnvägstrafiken runt de tre stora tätorterna Stockholm, Göteborg och Malmö. Vi behöver på åtskilliga ställen se över våra nuvarande järnvägar. De anställda har tillsammans med företaget i några fall – det gäller Norrbotten och Västerbotten – på ett mycket intressant sätt tagit fram ett underlag för hur man t. ex. när det gäller norra stambanan skulle kunna gå in och avsevärt förbättra framkomligheten och förkorta restiderna genom att göra relativt enkla investeringar i järnvägsnätet och bygga nytt på vissa avsnitt där den nuvarande järnvägen är ganska gammalmodigt organiserad.

Men det gäller naturligtvis också att utnyttja möjligheterna som finns i svensk industri. Svensk industri är ganska bra på att bygga lok och att bygga godsvagnar och personvagnar. Vi har från socialdemokratiskt håll för den skull lagt fram ett mycket omfattande investeringsprogram, väl förankrat i de realistiska förutsättningar som finns i svensk industri i dag att öka investeringstakten i SJ på just de områden som är särskilt kritiska.

Vi uppmanar alltså riksdagen att ställa sig bakom det förslag vi har lagt

fram om att få i gång investeringsverksamheten i SJ igen. Vi gör det på grundval av ständiga klagomål från svenskt näringsliv, i stil med det som Stockholms handelskammare har levererat till regeringen, om att i dag fungerar inte järnvägen utifrån de krav som näringslivet har rätt att ställa.

Det här gäller självfallet också persontrafiken i Stockholm och i andra områden. Vi behöver bygga spår. Vi behöver lösa åtskilliga av de problem som finns i fråga om pendeltågstrafiken i de tre största tätortsområdena. Också där finns möjligheter i svensk industri att starta ett ganska omfattande investeringsprogram. I samband därmed kan man också skapa förutsättningar att lösa frågan om trafiken till Arlanda, något som vi tar upp i ett annat sammanhang. Jag skall inte utveckla det ytterligare nu.

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.

En sak har vi upplevt som mycket anmärkningsvärd under senare tid, och det är upptäckten av att SJ sedan några år tillbaka saknar en egen utvecklingsavdelning. Jag tycker att det är utomordentligt anmärkningsvärt, och att regeringen inte har reagerat på det förvånar mig oerhört. Det är såvitt jag förstår en av förklaringarna till att det ser ut som det gör f. n.

Ge SJ nya möjligheter att i samarbete med svensk industri utveckla nya projekt och nya transportsystem! Endast genom att man systematiskt utnyttjar de kunskaper som finns på transportforskningsområdet, inom industrin och självfallet – förhoppningsvis i varje fall – inom företaget självt kan den förnyelse av SJ komma till stånd som vi alla upplever som helt nödvändig för att förverkliga 1979 års trafikpolitiska beslut.

Herr talman! Jag ber att med det här få yrka bifall till reservationerna 1, 3 och 4 och i övrigt till utskottets hemställan.

Anf. 26 ROLF CLARKSON (m):

Herr talman! Det av riksdagen fastlagda målet för den statliga trafikpolitiken är att ge landets alla delar en tillfredsställande trafikförsörjning till lägsta möjliga samhällsekonomiska kostnader. Detta kräver en samhälls-ekonomiskt effektiv fördelning av transportarbetet mellan olika trafikmedel, varav järnvägarna är ett mycket betydelsefullt. Effektiviteten främjas enligt beslutet 1979 mest av fri konkurrens och samverkan mellan olika trafikmedel och trafikföretag inom de ramar som samhället drar upp för verksamheten.

Inom de ramar som samhället dragit upp för SJ:s verksamhet skall SJ drivas efter företagsekonomiska principer på samma sätt som andra statliga och privata trafikföretag. Det innebär att intäkterna från SJ:s verksamhet varje år skall täcka dels verksamhetens kostnader, dels räntan på det statskapital i form av investeringsmedel som SJ disponerar över. Förräntningskravet gäller ett genomsnitt över en konjunkturcykel.

Mot bakgrund av det statsfinansiella läget, det trafikpolitiska beslutet och den ordning som fastställs för affärsverken slogs i strukturplanen fast att det

inte kan accepteras att SJ i fortsättningen drivs med underskott. SJ skall senast under budgetåret 1983/84 uppnå full kostnadstäckning och uppfylla förräntningskravet.

Skulle SJ tillåtas driva sin verksamhet med stora underskott skulle påtaglig risk föreligga för snedvriden prisbildning på transportmarknaden och försämring av järnvägens service till näringsliv och enskilda.

I strukturplanen framhålls investeringarnas stora betydelse för förbättrandet av SJ:s ekonomi. Som planeringsram för SJ:s långsiktiga investeringsverksamhet angavs en i reala termer genomsnittlig årlig ökning av investeringsvolymen på 5 % under en femårsperiod. Sålunda har SJ fått förutsättningar att rationalisera sin verksamhet och att möta de kvalitets- och kvantitetsmässiga krav som ställs på såväl persontrafiks- som godstrafiksområdet. Enligt strukturplanen är det nödvändigt att resurserna koncentreras till de mest lönsamma investeringarna. Med hänsyn till att en stor del av SJ:s investeringar får effekt på resultatutvecklingen först på längre sikt krävs enligt planen omgående mycket kraftfulla insatser för att öka rationaliseringstakten. Vidare krävs successiva taxehöjningar i såväl person- som godstrafiken.

SJ har i samband med en i följd genomförd verksamhets- och organisationsöversyn upprättat ett särskilt handlingsprogram som syftar till att de ekonomiska målen skall kunna uppnås under budgetåret 1983/84 i enlighet med riksdagens beslut. Programmet berör i princip alla verksamhetsområden.

I moderata samlingspartiet anser vi att effektivitet i järnvägstrafiken bäst gagnas om SJ får utvecklas till ett modernt och rationellt företag. Den nyss beskrivna strukturplanen är en vital förutsättning för att nå detta mål. Vi är därför allvarligt oroade av att i årets budgetproposition utläsa en viss tveksamhet från regeringens sida om möjligheten att det ekonomiska målet för SJ skall uppnås inom den tidsram som riksdagen har fastställt. Fortsatta kraftiga underskott i järnvägstrafiken skulle få mycket allvarliga följder. En sådan utveckling skulle få till följd att de grundläggande principerna om lika konkurrens på transportmarknaden skulle åsidosättas. Det skulle medföra inte blott stor belastning på statsbudgeten utan också en snedvridning av konkurrens, vilket i sin tur skulle få menliga samhällsekonomiska följder.

Herr talman! Vi kräver från moderat håll att regeringen och SJ kraftfullt vidtar åtgärder som är nödvändiga för att SJ:s ekonomiska mål uppnås 1983/84, även om detta inte blir ett utpräglat högkonjunkturår. SJ måste anpassa sin rationaliseringstakt till detta krav och vidta effektiva åtgärder för att öka sina marknadsandelar. Investeringarna *måste* riktas mot de objekt som ger mest lönsamhet. Huvudansvaret för förbättrandet av ekonomin ligger på SJ självt, på dess personal och ledning.

Enligt vår mening bör det vara möjligt att med prisdifferentiering öka SJ:s intäkter. Inom godstrafiken måste också SJ ha goda möjligheter att öka sin marknadsandel. En förutsättning för ökade marknadsandelar i kontinenttrafiken är att frågan om tågförbindelser till Danmark och kontinenten snabbt löses. SJ håller på att utreda olika alternativ för trafikupplägningen

Torsdagen den
22 april 1982

Statens järnvägar
m. fl. anslag

till Danmark och kontinenten, och jag hoppas att resultatet av dessa utredningar med det snaraste presenteras, så att SJ står berett och rustat att ta hand om trafikökningen under nästa högkonjunktur. Innebär detta t. ex. att fler godsvagnar behöver anskaffas, anvisar vi moderater möjligheten att fritt leasa sådana för att möjliggöra en snabbare vagnanskaffning.

1981 års separatredovisningssakkunniga har lämnat förslag till nytt betalningssystem för det ersättningsberättigade nätet, och vi har i vår moderata motion nr 1836 begärt att riksdagen skall ge regeringen till känna vad vi anfört om detta förslag. Grundprincipen måste ju vara att betalningssystemet ger SJ intresse för att förbättra och rationalisera och att tjäna på sådana initiativ. Utskottsmajoriteten är av samma uppfattning, vilket vi med glädje konstaterar.

Jag har, herr talman, i det nu sagda i princip och i praktiken hållit med utskottets ordförande Bertil Zachrisson om de synpunkter han har framlagt angående SJ:s ekonomiska resultat. Jag tycker att vi på detta sätt mera måttfullt och objektivt har utövat den kritik mot SJ:s nuvarande situation som är berättigad. Men jag tycker också att Bertil Zachrisson i alltför hög grad bekajas av samma bättre-vetar-inställning som åskådarna vid en fotbollsmatch har visavi fotbollsspelarnas sätt att bedriva spelet på planen. Det är lätt att som politiker och riksdagsman tala om hur det *skulle* ha varit, men det är inte lika lätt för dem som själva bedriver spelet.

Jag skall till sist säga några ord om den situation SJ i vintras råkade i på grund av den stränga vintern med dess kyla och snömassor. Allmänhetens irritation var stor, och bister kritik mot SJ-ledningen uttalades, inte bara från resenärer och massmedia, utan också från politikerna.

Naturligtvis fanns det skäl för amper kritik, men den riktades inte alltid rättvist. Jag hävdar att bristande framsynhet präglade de ansvariga myndigheterna långt tillbaka under den socialdemokratiska regeringstiden. Det var litet av det jag i det just sagda till Bertil Zachrisson ville antyda. Ni delar ansvaret från er regeringstid i lika hög grad som den nuvarande regeringen, kanske i än högre grad.

En katastrofsituation som till stor del beror på försummade satsningar långt tillbaka i tiden reparerar man inte genom att kräva SJ-ledningens huvud på ett fat och förhastande anslagsäskanden. Det hade sett snyggare ut om de härför ytterst ansvariga, nämligen politikerna själva, vilka åtminstone till en del återfinns här i riksdagen, hade medgivit detta och uttalat sitt förtroende både för SJ-ledningen och för den lojala SJ-personalen.

SJ-personalen på alla nivåer utförde under den då till synes ändlösa vinterperioden en arbetsinsats som är värd ett speciellt erkännande. SJ är tydligen inte bara svenska folkets järnväg utan också en organisation som svenska folket bör kunna uppskatta och respektera i framtiden. Vi moderater tror på SJ som ett framtida framgångsrikt transportföretag.

Herr talman! Jag yrkar bifall till reservation nr 2 i trafikutskottets betänkande nr 22. I allt övrigt yrkar jag bifall till hemställan i detta betänkande.

Torsdagen den
22 april 1982

*Statens järnvägar
m. fl. anslag***Anf. 27 BERTIL ZACHRISSON (s) replik:**

Herr talman! Jag har stor respekt för utskottets vice ordförande när det gäller hans trafikknusaper, men jag tvivlar på hans förmåga som fotbollsreferent. Vilken match vi som sitter på läktaren bevittnar! Men det är nu oppositionens roll. Det är tre lag som spelar på planen – utan målburar, och vi vet inte ens om det är fotboll de spelar, så det är verkligen en sällsam upplevelse att sitta på den här läktaren, det intygar jag gärna.

Men det vi upplever är ju att det spel som bedrivs kostar skattebetalarna ganska mycket pengar. Detta har man insett i moderata samlingspartiet, för där är man också kritisk mot det sätt på vilket spelet bedrivs. Men moderaterna har utomordentligt dåliga metoder för att komma till rätta med felet och uttrycker sig bara i allmänna ordalag. Det är nu inte särskilt bra när det gäller politiska lösningar. Därför skulle jag vilja fråga Rolf Clarkson: Vilka är era egentliga lösningar? Jag tror att Rolf Clarkson lika väl som jag är beredd att säga att SJ, som det ser ut i dag, inte fram till budgetåret 1983/84 klarar de svåra problem som SJ har. Det framgick också av den föredragning som vi fick i utskottet av generaldirektören häromsistens. Men moderata samlingspartiet menar ändå att man skall klara av detta på den här tiden. Hur skall det gå till?

Såvitt jag förstår är det tre till synes konkreta åtgärder som ni föreslår. För det första gäller det rationaliseringar. Vilka då? Det vore intressant att få dem beskrivna. För det andra är det ytterligare prisdifferentiering. Hur då? Det vore intressant att få det beskrivet. För det tredje är det ökad marknadsandel i godstrafiken. Inte klarar man det genom att bygga nya färjor. SJ har nämligen successivt tappat marknadsandelar på godssidan under hela perioden sedan 1976. Trots lågkonjunkturen har åkeribranschen ökat sin andel, men SJ är i dag betydligt under sin tidigare marknadsandel på godssidan, trots 1979 års trafikbesluts fromma önsknings i det här hänseendet.

Min fråga till Rolf Clarkson är: Hur skall ni konkret sätta SJ på fötter igen, om ni inte biträder vårt investeringsprogram utan bara i ytliga ordalag talar om rationaliseringar och ytterligare prisdifferentieringar?

Anf. 28 ROLF CLARKSON (m) replik:

Herr talman! Jag vet inte om det var bra eller bara väckte oro när jag tog till liknelsen om fotbollsplanen, men när Bertil Zachrisson nu säger sig se tre lag på planen förstår jag att vi inte längre har någon möjlighet att tala om fotboll. Det är faktiskt bara två lag på den planen.

Jag tror inte, Bertil Zachrisson, att man på det sätt som ni angivit kan köpa sig genom SJ:s svårigheter. Problemet är inte så enkelt, och jag tror att ni vid närmare eftertanke också ser bräckligheten i det förslag som ni lägger fram. Självfallet skall den strukturplan som SJ själv har godtagit och som riksdagen har fastställt vara grunden för ett långsiktigt, målmedvetet återställande av SJ:s rationella drift. I det avseende spelar naturligtvis prispolitiken när det gäller SJ:s tjänster en stor roll. Genom en flexibel prissättning kommer man att kunna öka sina intäkter. På samma sätt vinner man härigenom också

Torsdagen den
22 april 1982

*Statens järnvägar
m. fl. anslag*

ökade marknadsandelar, som sammantagna ger SJ större intäkter och förmodligen genom investeringarna och rationaliseringarna mindre kostnader.

Också jag är ängslig för att SJ, som Bertil Zachrisson antyder, inte kommer att kunna klara problemen under tiden fram till 1983/84, men det beror i allra första hand på att konjunkturen inte har nått den höjd som man föreställde sig när man fastställde konjunkturplanen. Det kan tänkas att det blir en förskjutning. Men de allvarliga föreställningarna från vårt håll inom oppositionen och även från regeringspartiernas sida måste vara en varnande klocka för SJ-ledningen, att man inte får drömma sig fram. Man måste iakttå strukturplanen, och man måste anspänna sig för att fullfölja den. Men man kan inte som socialdemokraterna, även om deras uppslag kommer från de anställda själva, köpa sig fri från SJ:s nuvarande problem.

Anf. 29 BERTIL ZACHRISSON (s) replik:

Herr talman! På en vanlig fotbollsplan är det två lag – det är riktigt. Men på denna plan är det tre. Det är det som är det märkvärdiga. Dessutom följer de inte spelreglerna, utan det är det säregna triangeldrama som utvecklar sig på fotbollsplanen som gör att det blir som det blir. Man vet inte ens om det finns några mål på planen. I varje fall blir det aldrig några mål, för det är ett ständigt spelande på denna plan. Och de som sitter på läktaren får betala kalaset. Det har vi upplevt sedan 1976. Det spel som bedrivs i allmänna ordalag och termer leder till en lek som är utomordentligt dyrbar.

Självfallet är det inte fråga om att köpa ut SJ. Men Rolf Clarkson, som är en erfaren företagsledare och som, såvitt jag förstår, har drivit företag med viss framgång, vet att det inte går att i allmänna ordalag säga till ett företag att det skall rationalisera, öka prisdifferentieringen osv. Nej, man måste vidta mycket konkreta åtgärder.

Herr Clarkson vet dessutom mycket väl att ett företag som icke investerar sig in i framtiden är dödsdömt. Det är precis den situationen som ni under de borgerliga regeringsåren har försatt SJ i. Investeringarna har icke fått vara framtidsinriktade. De har icke fått syfta till att SJ skulle klara att leva upp till det trafikpolitiska beslut som vi i övrigt har varit överens om.

Vi har inte lagt fram något förslag om att köpa loss SJ. Vi har lagt fram ett förslag om att man skall utnyttja den kunskap och den kapacitet som finns i svensk industri för att göra lok och vagnar och för att bygga nya järnvägar, så att järnvägen också i framtiden kan vara ett bra transportmedel. Vi behöver det, om vi skall kunna klara industrins transportbehov under de närmaste åren.

Anf. 30 ROLF CLARKSON (m) replik:

Herr talman! Jag har nyss med skärpa framhållit att SJ:s situation i dag enligt vårt förmenande i mycket stor utsträckning är att hänföra till den socialdemokratiska regeringstiden. Det var ni som under bilismens guldålder försummade att se framåt och ge SJ:s dåvarande ledning de medel som var nödvändiga för att SJ skulle kunna investera sig in i framtiden.

Det går inte att, som socialdemokraterna i dag vill göra, ge SJ en halv miljard med en gång och på det viset låta SJ köpa sig fri från skyldigheten att jobba sig ur denna kris. Det är naturligtvis i och för sig behagligt för SJ:s ledning att höra att en halv miljard – och inom en nära framtid förmodligen mycket mer pengar – sätts in för att reda upp deras problem. Men den realistiska lösningen när det gäller SJ:s framtid ligger i strukturplanen, som är en målmedveten satsning på att företaget skall komma ur de bekymmer som SJ nu befinner sig i.

Det är inte vår sak att försvara den nuvarande regeringens hållning. Men som ett av de båda oppositionspartierna kan vi inte heller utan vidare ge socialdemokraterna rätt i sin kritik. Jag tycker att Bertil Zachrisson f. n. dribblar med en icke reglementsenslig boll på den här planen.

Anf. 31 SVEN HENRICSSON (vpk):

Herr talman! Jag skall inte försöka att tävla med handelskammaren eller andra då det gäller att beskriva eländet vid SJ. Jag skall inte heller delta i den fotbollsmatch som man av allt att döma har börjat här. Vpk tillhör tydligen B-laget – vi får inte vara med i utskotten. Därför måste vi ta litet mer tid i anspråk för att redogöra för vår syn på dessa frågor. Om vi inte är med i utskotten, är åtminstone jag vid järnvägen, där jag har varit i 40 år. Från den utgångspunkten tror jag mig ha några synpunkter på företaget.

SJ har uppenbarligen brister, och de sammanhänger inte enbart med resursproblem utan också med organisationen. Det vore fel att förklara järnvägens bristande resurser enbart med de senaste årens otillräckliga investeringar. Man måste gå några decennier bakåt i tiden för att få en bild som är så sann som möjligt.

Under det andra världskriget hade Sverige att lita till sina järnvägar för att klara transporter av t. ex. inhemskt bränsle. Efter kriget var landets järnvägsväsende totalt nedslitet. Men då kom den stormande vågen av bilar. Från 1948 till 1953 mer än tredubblades antalet registrerade personbilar och nådde upp till omkring en halv miljon. Antalet lastbilar uppgick samma år till 100 000, med expansionens tyngdpunkt förlagd till de s. k. långtradarna. Under tioårsperioden efter 1953 fram till 1963 skedde en ny dryg tredubbling av antalet personbilar till ca 1,56 miljoner. Denna trend har, som alla vet, fortsatt de senaste decennierna.

Studerar man bruttoinvesteringarna i den svenska transportsektorn finner man att järnvägarna år 1960 erhöll ca 9 % av dessa, medan personbilarna som jämförelse erhöll över 48 %. År 1976 hade järnvägarnas andel sjunkit till 4,2 %, medan personbilarnas andel hade stigit till nästan 57 %.

I SJ:s anslagsframställning för 1978/79 finns en annan intressant redovisning av investeringsutvecklingen vid verket. Den visar att om index för investeringarna 1967/68 sätts till talet 100, så minskade investeringarna i konstant prisnivå under perioden fram till 1977/78 till talet 67, dvs. med 33–34 %. Detta visar, herr talman, att försummelserna vad gäller järnvägsinvesteringar är av gammalt datum och inte en företeelse som utan vidare kan kopplas till det borgerliga maktövertagandet. Det finns ingen anledning att

Torsdagen den
22 april 1982

*Statens järnvägar
m. fl. anslag*

inte låtsas om detta förhållande. Jag tror att alla parter tjänar på att se verkligheten i vitögat.

Naturligtvis bekräftar också statistiken tendensen mot ökad biltrafik. Järnvägen hade så sent som 1950 t. ex. 47 % av det samlade persontrafikarbetet, men minskade 1964 drastiskt denna andel till 11 % och 1970 till bara 8 %. Enligt transportrådets anslagsframställning för 1981/82 har järnvägen alltså 8 % av persontrafikarbetet totalt sett, men likväl en rätt kraftig nominell ökning. I den långväga trafiken – dvs. avstånd på över 10 mil – svarar främst järnvägen och flyget för uppåt 25 % av resandet. Det är naturligtvis i fråga om det kortväga resandet som järnvägen inte är konkurrenskraftig.

Då vi studerar investeringsutvecklingen vid SJ måste vi alltså gå längre bakåt än till 1979 års trafikbeslut. 1963 års beslut innebar i stort att trafikapparaten fick utvecklas enligt marknadshushållningens liberala princip. Det är den som har många förespråkare även i dag. De säger: tillbaka till en mera marknadsinriktad drift också när det gäller statens järnvägar. Det idéklimat som kännetecknar tiden då detta beslut kom till kan beskrivas som kamp mot efterkrigstidens planhushållningsidéer och socialiseringsplaner. Även inom socialdemokratien växte tron på marknadsekonomins välsignelse i början på 1960-talet. I en tid då den liberala vägen nådde sin kulmen tillkom de avgörande riksdagsbesluten om trafikpolitiken. Denna trafikpolitik ledde som bekant till minskad tågtrafik, nedläggningar och avveckling. Som en följd härav kom starkt minskade investeringar. Under första delen av 1970-talet beställdes inte en enda personvagn till järnvägen.

Hur är då läget i dag? Vi kan nu märka en viss stagnation och nedgång i bilkonjunkturen – bensinen har blivit mycket dyrare, och en viss relativ försvagning av köpkraften har skett. I detta läge ökar trycket på kollektivtrafiken, inkl. järnvägen, vars resurser sedan inte räcker för att klara en relativt måttlig ökning av trafikvolymen, till stor del beroende på den försummade investeringsverksamhet som jag nyss sökte belysa. Genom en särskild prisaktivitet från SJ:s sida skedde dock en viss tillströmning av resenärer till SJ åren 1979 och 1980.

Bilden vore ofullständig om man inte här påminde om framväxten av en opinion i miljö- och energifrågan liksom av en proteströrelse mot koncentrations- och centraliseringstendenserna i samhälle och näringsliv. Under större delen av 1960-talet förlorade t. ex. skogslänen mellan 10 000 och 15 000 personer varje år – inte heller denna politik bedrevs under den borgerliga regeringsepoken. Opinionsen mot järnvägsnedläggningarna var en del av den växande miljörörelsen och den regionala kampen.

1972 års trafikpolitiska utredning tillkom vid denna tid och ledde fram till 1979 års beslut. I detta beslut kan man notera en stark betoning av järnvägens stora betydelse och angelägenheten av ökade investeringar till SJ.

Så fick då SJ uppdraget av regeringen att redovisa en långsiktig investeringsplan för de närmaste tio åren, och SJ lade fram denna plan i juni 1980. Men i stället för att satsa offensivt på det av SJ förordade huvudalternativet, som motsvarade det verkliga behovet för en rejäl

upprustning av järnvägen, föredrog regeringen en mycket måttlig nivå, som leder till stora, eftersläpande investeringsbehov. Vpk föreslog för sin del att SJ:s långsiktiga investeringsplan och dess huvudalternativ skulle ligga till grund för en planmässig tioårig upprustning av statens järnvägar. Vi menar att en sådan satsning också är nyckeln till en bättre ekonomi för järnvägen liksom att många nya arbeten skulle kunna skapas bl. a. inom stål- och verkstadsindustrin, inom anläggningsverksamheten osv.

Då det gäller SJ:s ekonomiska resultat har vpk i motion 606 pekat på det förhållandet att statliga företag måste göra sina avskrivningar på nuvärdet enligt en särskild förordning och att de därvid bl. a. tar hänsyn till inflationen. Det slipper aktiebolagen göra. De gör därför i stället s. k. planenliga avskrivningar. Om SJ skulle få redovisa bokslut på samma sätt som aktiebolagen, kunde förlusten bokföringsmässigt minskas med 541 milj. kr. för 1980/81. Man måste också erinra sig att SJ:s verksamhet ju är sekundär på så sätt att den är mycket beroende av industrins utveckling, konjunktursvängningar osv. Transporter av varvsplåt kan ju t. ex. knappast ske om varven inte tillverkar varvsplåt i samma utsträckning som tidigare. Samma förhållande föreligger när malmtransporterna minskar – detta slår direkt på företag av SJ:s karaktär.

De borgerliga politiker som ofta av ideologiska skäl attackerar all verksamhet i samhällsregi borde tänka på detta då man höjer den privata företagssektorn till skyarna och kritiserar offentlig verksamhet. Om man – som nu är fallet – har bestämt att trafiken skall vara så beskaffad att den ger "landets olika delar tillfredsställande transportförsörjning" så kan man inte undkomma en viss statlig garanti. Vi kan inte räkna med att i varje område och i varje situation klara detta på alla håll och kanter. Det är inte mer märkligt att SJ erhåller 1 miljard i subventioner än att enbart Stockholms lokaltrafik erhåller uppåt det dubbla varje år. Kollektivtrafiken har faktiskt en social funktion. Regeringen brukar ofta framhålla förhållandet i andra länder då t. ex. den stora svenska arbetslösheten påtalas. Låt oss då också ta fasta på att SJ internationellt sett inte är något dåligt järnvägsföretag. Produktionen per anställd är bland de högsta i världen – kanske rent av högst – och i jämförelse med järnvägsförvaltningarna i andra länder är ett driftunderskott på 200–300 miljoner per år relativt blygsamt.

Inom vpk är vi medvetna om bristerna i SJ:s organisation och verksamhet. Det är inte därför jag säger detta, utan jag har velat säga det jag nyss framhållit för att skapa en viss balans i kritiken mot statens järnvägar. Vi är mycket väl medvetna om att här finns en byråkrati som måste åtgärdas inom SJ liksom inom många andra verk. Enligt vår uppfattning måste hela företaget genomsyras av en verklig demokratisk kontroll om en bättring skall kunna ske. De anställda måste få ett verkligt bestämmande över produktion och investeringar. Så är inte fallet i dag.

Jag lyssnade med intresse till Rolf Clarksons inlägg. Han är representativ för en borgerlig syn på dessa frågor. Jag lade märke till att han ställde krav på ökade rationaliseringar och att detta var en angelägenhet för SJ-personalen.

Torsdagen den
22 april 1982

Statens järnvägar
m. fl. anslag

Låt mig då säga till protokollet att under de vidriga yttre omständigheter som rådde i vintras, då trafik måste avvecklas, loken måste göras användbara osv. gjordes prestationer av personalen som verkligen behöver noteras och som vi skall vara glada åt. Det bekräftar att vi i Sverige har en god arbetsmoral, om någon möjligen hade fått för sig att så inte var fallet. Där jobbades både natt och dag för att tågen skulle rulla. Ingen tittade så där oerhört noga på klockan. Man fick jobba över kanske både fyra och fem timmar. I bland var det nästan så att man fick gå dygnet runt för att klara nästa pass.

I vpk-motionen 606 har vi tagit upp regeringens medgivande till SJ att köpa in prototyper av höghastighetståg. Vi menar att detta är en fråga om en principiellt ny teknisk och långsiktig politik från SJ:s sida och att den i så fall måste förankras i riksdagsbeslut. SJ:s behov av nya och förstärkta resurser har länge diskuterats. En stor mängd eftersatta spårsträckor finns – såväl spårkapacitet som elektrifiering måste byggas ut. Tvättanläggningar, hallar och verkstadslokaler behöver förnyas, osv. I stadsregionerna finns en akut brist på spår- och terminalkapacitet. Säkerhetsanordningar måste utvecklas och anordningar för uppvärmning av växlar behövs. Är verkligen, skulle jag vilja fråga mig och utskottet, höghastighetstågen den investering som i dag är mest angelägen? I all synnerhet som dessa s.k. bankade tåg bygger på en idé som underkänts av många sakkunniga. Enbart för en trafik med sådana tåg i triangeln Stockholm–Göteborg–Malmö–Stockholm skulle utrustningen i själva tågen – jag bortser här från kringanläggningar – uppgå till en miljard kronor. Till detta kommer så en dyrbar "kringanordning" på själva banan som måste göras helt korsningsfri och dessutom ingårslas och förses med dubbla signalsystem såväl för den snabba trafiken som för den mer långsamma.

Det förhållandet att ASEA är starkt kopplat till objektet med höghastighetståg utgör inget skäl för en forcering av frågan. I fjolårets betänkande förordade regeringen en samhällsekonomisk analys av snabbtågens effekter. Den promemoria på 18 A 4-sidor som daterats samma dag regeringen fattade beslut om upphandlingen av tågprototyperna är en partsinlaga som inte täcker alla områden.

Vpk är anhängare av en intensiv forskningsverksamhet på kommunikationsområdet men är på intet sätt övertygat om att just den aktuella tågtypen är ägnad att bidra till en förbättring av SJ:s ekonomi.

I detta sammanhang vill jag också uttala den meningen att så länge ATC inte är helt intrimmat och infört på alla bandelar, bör dubbelbemanning införas på tågen i enlighet med vårt förslag.

Som vanligt återspeglar de många motionerna ett stort intresse för att slå vakt om vårt lands småbanor. Utskottet synes nu, att döma av skrivningen med anledning av moderatmotionen 1836, förutskicka en, som man säger, "samlad bedömning av det framtida riksnätet" redan nästa riksmöte. Det innebär att över 200 mil järnvägar i alla delar av landet är aktuella för nedläggning. Det talas i separatredovisningssakkunnigas betänkande om nya regler för att överlåta dessa banor på länsbolagen. Villkoren är sådana att

man knappast kan förvänta sig att ett länsbolag i något fall är berett att överta regional järnvägstrafik.

Vpk anser att ett sammanhållet järnvägsnät skall utgöra kärnan i den interregionala trafiken vad gäller både gods- och persontransporter.

Andra av våra talare skall kommentera våra förslag beträffande ett antal nedläggningshotade bandelar, t. ex. Ljusdal–Hudiksvall. Här skall endast beröras vpk-motionen 195 om bandelen Forsmo–Höting och 314 om industrispår mellan Örnsköldsvik och Husum.

Vad gäller den förstnämnda bandelen har, sedan riksdagen tog 1979 års trafikbeslut, händelser inträffat som radikalt och positivt ändrat förutsättningarna för persontrafik på banan. Genom den i föl av riksdagen beslutade upprustningen av bandelen kommer betydande transportökning beträffande främst rundvirke att kunna ske. Ett bibehållande av motorvagnstrafiken i nuvarande utsträckning innebär ett i jämförelse med godstrafiken mycket blygsamt slitage på spåret. Resandet på denna bandel är till övervägande delen interregionalt – det visar gjorda resanderäkningar – och detta talar för att bandelen tillförs riksnätet. Dessutom genomkorsar banan ett välkänt och livligt frekventerat turistområde i övre Ådalen, där banan går utmed Ångermanälven. Bandelen bör av dessa skäl överföras till riksnätet.

Den första borgerliga regering som tillkom efter 1979 års val hade i regeringsdeklarationen – och det var märkligt – tagit med orden: "Inlandsbanan upprustas." Det var väl första gången i historien som man så objektfixerat angav en åtgärd som skulle vidtas. Men vad är deklarerat från de borgerliga partierna värda om man inte med detta uttalande menar åtminstone att Inlandsbanan skall tillhöra riksnätet? Den här frågan gäller även moderaterna, som i samband med 1979 års beslut i en särskild reservation påtalade vikten av att verkligen rusta upp Inlandsbanan och åtgärda dessa bandelar med riktigt underhåll. Hur står det nu till med detta? skulle jag vilja fråga Rolf Clarkson. I andra sammanhang förordar han hårda rationaliseringar och säger att endast sådana investeringar som kan ge snara resultat skall prioriteras. Men det är givetvis inte fallet med dessa investeringar beträffande Inlandsbanan, som är mycket långsiktiga och strukturellt inriktade.

Vad slutligen gäller förslaget om industrispår mellan Örnsköldsvik och Husum har denna fråga varit uppe i omgångar ända sedan 1940-talet. I Husum, som ligger ca 30 kilometer norr om Örnsköldsvik, finns en av Europas största sulfatfabriker med en årskapacitet av en halv miljon ton blekt massa. Enheten är föremål för planer på utbyggnad och innefattar även ett finpappersbruk med en årskapacitet av 250 000 ton. Industrierna i Örnsköldsviksregionen förbrukar närmare hälften av det virke som finns inom Ångermanälvens flodområde. Betydande delar av detta virke kommer efter beslutad upprustning av Forsmo–Höting-banan att transporteras per järnväg. Detta aktualiserar självfallet möjligheterna för järnvägstransport ända fram till industrin och utgör ytterligare ett argument för järnvägsspår till Husumfabrikerna. Ännu ett argument är problemet med arbetslösheten i Västernorrland i allmänhet och då inte minst i Örnsköldsviksregionen. Ett

Torsdagen den
22 april 1982

Statens järnvägar
m. fl. anslag

järnvägsbygge skulle vara ett välkommet objekt när det gäller att motverka arbetslösheten bland byggnadsarbetarna.

Med hänvisning till det anförda yrkas härmed bifall till vpk-motionerna 1981/82:429, 606 yrkandena 1 b och 2 samt 781, 794, 1013, 1014, 1121, 1397 och 1615 yrkandena 1–3.

Då det gäller motion 1981/82:606 yrkandena 1 a och 3 samt motionerna 1417 och 1021 tillgodoses våra förslag genom den socialdemokratiska reservationen nr 1 som jag härmed yrkar bifall till.

Motionerna 1981/82:195 och 1854 handlar båda om bandelar som vi önskar överföra till riksnätet. Dessa motioner tillgodoses genom att centerpartiet i reservation 5 biträder desamma.

Motionerna 1981/82:314, 596 och 1016 handlar samtliga om upprustning av bandelar. Dessa motioner har också blivit tillgodosedda genom reservation nr 7 av Rune Torwald m. fl. Jag yrkar därför bifall till reservation nr 7.

Anf. 32 ROLF CLARKSON (m) replik:

Herr talman! Jag skall i all korthet besvara de frågor som Sven Henricsson ställde till mig i sitt anförande. Den första frågan ger mig anledning att be Sven Henricsson att lyssna uppmärksamt. I hans anförande fanns nämligen en antydning om att vi borgerliga, också vi moderater, skulle anse att SJ-personalen inte arbetat tillräckligt rationellt. Så är inte fallet. Jag sade följande:

”SJ-personalen på alla nivåer utförde under den då till synes ändlösa vinterperioden en arbetsinsats som är värd ett speciellt erkännande.”

Jag ber Sven Henricsson notera att vi moderater inte deltog när det gällde den kaskad av anklagelser som SJ-ledning och SJ-anställda utsattes för under den aktuella perioden. Vi ger i stället i dag inte bara ett speciellt erkännande åt personalen, utan vi uttrycker också tacksamhet för den heroiska arbetsinsats som man då utförde på alla händer, såvitt vi förstår.

När det gäller nedläggning av olika banor, bevarandet av riksnätet och tillförandet av investeringar bara till riktigt lönsamma projekt måste Sven Henricsson förstå att det är den enda möjliga för framtiden bärkraftiga filosofin, om vi skall få ett lönsamt, rationellt arbetande SJ. Det går inte att ha kvar banstumpar och bandelar under museala former – det är omöjligt. Skall pengar satsas på SJ, måste de sättas in där det blir det största möjliga utbytet.

En del av vad jag nu har sagt gäller även Inlandsbanan. Vi är för Inlandsbanan av olika skäl. Men vi är i dagens läge beredda att säga att även när det gäller den får man på grund av ekonomiska realiteter skynda långsamt.

Anf. 33 SVEN HENRICSSON (vpk) replik:

Herr talman! Vad som gav mig anledning att poängtera personalens roll var att Rolf Clarkson i sitt inlägg förde in just den. Han var ju också angelägen om att betona just rationaliseringarnas betydelse, och det är i hög grad en fråga som rör personalen. Personalkostnaderna är som bekant en

betydande del av företagets totala kostnader. När man börjar tala om rationaliseringar är det väldigt ofta just personalen som berörs. Jag skulle precis som Bertil Zachrisson vilja få klart för mig om herr Clarkson menar att man skall ge sig på bemanningen och försöka reducera den. I så fall tror jag att det är nödvändigt att få klart deklarerat var Rolf Clarkson menar att det finns för mycket folk och var man alltså skulle kunna tänka sig att dra in personal. Vår erfarenhet från vinterns problem var ju tvärtom den, att personalförsörjningen var ett bekymmer.

När det sedan gäller satsningen på banor som inte längre är så lönsamma skall jag be att få läsa upp vad moderaterna skrev i sin reservation till trafikutskottets betänkande 1978/79:18. Man ville "understryka angelägenheten av att statens ansvar för underhållet av hela den nuvarande inlandsbanan slås fast och att en fortsatt medveten upprustning av banan sker. Såväl regionalpolitiska som försvarspolitiska skäl talar för detta. Den allt intensivare turist- och fritidsverksamheten i Norrlands inland talar också för att man bör studera möjligheterna av kompletteringar av inlandsbanan ---."

Detta uttalande jämför jag nu med de intentioner som jag kan utläsa av den moderata motionen 1981/82:1836, där det starkt betonas att man måste gå in för att lägga ner sådana verksamheter som inte är lönsamma företagsekonomiskt sett. Det resonemanget återkommer gång på gång. Jag får inte detta att stämma. Nu har moderaterna tydligen ändrat sig. Är det den nya vågen av liberalism som har stimulerat fram denna ändring? Har man ändrat sig sedan man skrev reservationen till 1978/79 års utskottsbetänkande och sedan man förde de diskussionerna?

Anf. 34 ROLF CLARKSON (m) replik:

Herr talman! Nej, vi har inte ändrat oss i dessa frågor, Sven Henricsson. Det är bara så att utvecklingen har varit negativ sedan vi gjorde det citerade uttalandet 1978/79. SJ genererar i dag så stora förluster, att statsmakternas insatser måste koncentreras i första hand till sådana objekt som gör att förlusten minskar och så småningom vänds i vinst. Vi har alltså inte ändrat oss, men vi får, som jag sade tidigare, också när det gäller inlandsbanan skynda långsammare än vi då avsåg.

När det gäller personalpolitiken vid SJ skall inte vi moderater tala om hur den i detalj skall bedrivas.

Om SJ skall rationalisera genom tekniska anordningar kommer givetvis detta att kunna medföra en minskning av den totala arbetsstyrkan, men det är inte vår uppgift att tala om hur, när och var detta skall ske. SJ befinner sig, såvitt jag vet, i den i och för sig gynnsamma situationen i dag – till skillnad mot vad som var fallet för några år sedan – att man behöver förnya sin organisation, nyanställa folk.

Det finns alltså, Sven Henricsson, stora möjligheter för SJ att bedriva både en rationell investeringspolitik och en klok personalpolitik.

Torsdagen den
22 april 1982

*Statens järnvägar
m. fl. anslag*

Anf. 35 SVEN HENRICSSON (vpk) replik:

Herr talman! Rolf Clarkson säger att man inte har ändrat sig från moderat håll. Jag behöver inte läsa upp citaten en gång till. Det går att läsa dem i protokollet. Av dessa framgår tydligt att när beslutet fattades 1979 var moderaterna mer inställda på att slå vakt om den tilltänkta upprustningen av inlandsbanan – i varje fall i ord. Men i dag är de mer inställda på att driva en hård företagsekonomisk linje.

Jag vill också rätta till en sak. Det är inte så, Rolf Clarkson, att förutsättningarna har blivit sämre i inlandsområdet genom de satsningar som har skett. Genom lågprissatsningen har mycket kraftiga ökningar skett när det gäller tågresenärer, och man har fått ökad kapacitet. Genom att vissa bandelar har förbättrats, så att de nu tål ett högre axeltryck, har stora kvantiteter rundvirke kunnat ackvireras som transportobjekt. Detta har förbättrat förutsättningarna.

Skulle vi slå in på en linje där vi glömde bort den samhällsekonomiska effekten av investeringarna och stirrade oss blinda på den företagsekonomiska effekten, skulle vi riskera att försämra den trend till en mer lyckosam utveckling för det norrländska inlandet som följt med dessa investeringar.

Anf. 36 TREDJE VICE TALMANNEN:

Jag vill göra kammarens ledamöter uppmärksamma på att anslag om kvällsplenum nu har uppsatts.

Anf. 37 RUNE TORWALD (c):

Herr talman! Jag vill inledningsvis meddela att Anna Wohlin-Andersson kommer att plädera för de tre centerreservationerna – som också inkluderar problemen med inlandsbanan – varför jag ej kommer att beröra dessa reservationer i detta anförande.

”För sent skall syndaren vakna.” Det är ett ordspråk som på ett utomordentligt sätt beskriver socialdemokraternas agerande i järnvägsfrågor. Nu vill man med hjälp av bl. a. en 2-procentig momshöjning öka SJ:s investeringsanslag med hela 460 miljoner utöver de dryga 1,8 miljarder som regeringen föreslår för dessa åtgärder. Men låt mig då påminna socialdemokraterna om hur de själva agerade, när de satt i regeringsställning. Socialdemokratiska kommunikationsministrar prutade regelbundet och kraftigt på SJ:s begäran om investeringspengar. I fast penningvärde ledde detta till att SJ år 1976 fick 20 % mindre anslag för investeringar än vad man hade 10 år tidigare. En följd av detta var bl. a. dåligt banunderhåll samt att man 1976 hade en tredjedel färre vagnar än man disponerade över 1966. På detta sätt har tågmaterielet blivit allt ålderdomligare. Så tillämpade alltså socialdemokraterna i regeringsställning 1963 års trafikpolitiska beslut!

Nu har Bertil Zachrisson mage att raljera över att regeringen tycker om att leka med tåg. Men vad gjorde de socialdemokratiska regeringarna före regimskiftet? Det var då investeringsanslaget sjönk i reala termer. Och det ledde i sin tur till minskningar och till föråldrad rullande materiel. Anser Bertil Zachrisson att det var en framtidsinriktad järnvägspolitik?

Efter regimskiftet har riksdagen 1979 fattat ett nytt trafikpolitiskt beslut. Naturligtvis har regeringen på grund av det statsfinansiella läget inte helt kunnat tillgodose exempelvis vpk:s önskemål. Men genom att Färdinregeringen förra året lade fram ett förslag om att SJ under fem år skulle få en årlig ökning av investeringsanslagen med 5 % i reala termer, dvs. ca 100 miljoner om året, har SJ för första gången fått en rimlig planeringshorisont. Detta ger SJ möjlighet till investeringar som förbättrar service och säkerhet, samtidigt som rationaliseringar ökar konkurrenskraften när det gäller gods och passagerare. På personsidan har lågprissatsningen redan lett till en 30-procentig ökning av passagerarantalet – att jämföra med en stadig avtrappning under sosseperioden.

När här i Stockholmsområdet effekterna av de under Palmetiden beställda, undermåliga pendeltågen blev uppenbara för alla – vad gör då socialdemokraterna? Jo, man försöker kasta skulden på den nuvarande kommunikationsministern. Men orsakerna till problemen under denna och tidigare vintrar finns att söka i den socialdemokratiska tillämpningen av 1963 års trafikpolitiska beslut.

Kommunikationsminister Elmstedt har haft den otacksamma uppgiften att söka bringa reda i det konkursbo på SJ-området som sossarna efterlämnade. Den tio år försenade avisningshallen i Älvsjö blir nu äntligen klar i höst. 75 miljoner satsas på omfattande ombyggnader av pendeltågen för att förbättra deras egenskaper vintertid. 40 nya vagnar har beställts, och de börjar levereras nästa vinter. Detta är alltså åtgärder som främst berör Stockholmsområdet.

Övriga SJ-kunder kan glädja sig åt att 200 nya personvagnar beställts, varav ett 60-tal redan levererats. Detsamma gäller för övrigt 100 nya motorvagnar, som är avsedda för trafik främst på glesbygdsbanorna. Numera levereras en ny vagn i veckan. Som Sven Henricsson tidigare poängterade levererades inte någon ny vagn under hela 1970-talet före regimskiftet.

När socialdemokraterna – tvärtemot tidigare utskottspraxis – nu pläderar för att olika angivna investeringsprojekt skall genomföras, är det betecknande hur storstadsfixerad, för att inte säga Stockholmsfixerad, denna satsning är. Man gör en kort plädering för att 50 miljoner skall satsas på åtgärder i Norrbotten. Nästan hela återstoden av de 450 miljoner som man vill plussa på regeringens anslag med vill man uppenbarligen utnyttja för åtgärder i Stockholmsområdet. Bl. a. förordar man dubbelspårsbygge Älvsjö–Järna, som i så fall skulle påtagligt minska möjligheterna till nödvändiga och mycket angelägna upprustningsåtgärder inom SJ:s område i andra delar av vårt land, exempelvis av Västkustbanan. Enligt min mening är SJ–SL-utredningens förslag om längre pendeltåg i Storstockholms lokaltrafik en förhållandevis billig åtgärd som löser kapacitetsproblemen under hela 1980-talet och sannolikt även en bra bit in på 1990-talet. På så sätt ökar också möjligheterna att finansiera angelägna SJ-investeringar utanför Stockholmsområdet.

I sammanhanget vill jag gärna poängtera att regeringen redan utöver det anslag vi nu tar ställning till har anvisat ytterligare 115 miljoner för att ge SJ möjligheter att förbättra sin vinterberedskap såväl i Stockholm som i landet i

övrigt. Detta innebär delvis ett tillgodoseende av kraven på bättre vinterberedskap i s-reservationen liksom i vpk-motionen 606. Låt mig i detta sammanhang också ta tillfället i akt att å regeringspartiernas vägnar instämna i Rolf Clarksons och Sven Henricssons komplimanger till SJ:s personal för dess utomordentliga insatser den gångna vintern.

Då regeringen inte har för avsikt att höja momsen med 2 %, finns det inga budgetmässiga förutsättningar till ytterligare höjning av investeringsanslaget till SJ, varför jag yrkar avslag på reservation nr 1.

När det gäller moderatreservationen finns det egentligen ingen större motsättning mellan utskottsmajoriteten och reservanterna, utan det rör sig närmast om olika uppfattningar om värdet av sådana här tillkännagivanden. Varken riksdag eller regering förfogar ju över några medel att helt eliminera effekterna på SJ:s ekonomi av konjunktursvängningarna. För övrigt kan jag också notera att vissa taxehöjningar redan har beslutats.

Jag vill också återge vad utskottet skriver i frågan på s. 17 i betänkandet:

”Mot bakgrund av det statsfinansiella läget, det trafikpolitiska beslutet och den ordning som fastställts för affärsverken slogs i strukturplanen fast att det inte kan accepteras att SJ fortsättningsvis drivs med underskott. SJ skall därför enligt riksdagsbeslutet inrikta sin verksamhet på att senast under budgetåret 1983/84 uppnå full kostnadstäckning och uppfylla det av statsmakterna uppställda förräntningskravet.”

Litet längre fram säger vi: ”Det är enligt propositionen synnerligen angeläget att strukturplanen och det av SJ presenterade handlingsprogrammet genomförs konsekvent. Detta förutsätter bl. a. fortsatta och mycket kraftfulla rationaliseringsåtgärder samt fortsatta taxehöjningar och andra prisåtgärder i enlighet med strukturplanens intentioner.”

Med detta yrkar jag avslag på reservation 2.

Detsamma gäller i fråga om reservation 3 av socialdemokraterna, varför jag nöjer mig med att återge utskottsmotiveringen på s. 19 i betänkandet:

”Föredraganden understryker i propositionen att den anpassning av organisationen som sker bör ses som en viktig del i det handlingsprogram som erfordras för att SJ skall kunna uppnå de för verksamheten uppställda målen. Utskottet delar denna uppfattning och finner under hänvisning till det anförda att motionsyrkandet inte bör föranleda någon särskild åtgärd från riksdagens sida.”

Jag yrkar därmed avslag också på reservation 3.

När det gäller reservation 4 av socialdemokraterna vill jag bara understryka, att utskottsmajoriteten inte finner någon anledning att frånga uppfattningen att det är SJ som har att träffa dessa avgöranden. Nuvarande handläggningsordning ger enligt vår mening de anställda full insyn och möjlighet att lämna förslag till och synpunkter på föreslagna investeringsobjekt.

Under hänvisning härtill yrkar jag även avslag på reservation 4.

Vpk-kravet om dubbelbemanning på lok är en typisk förhandlingsfråga som riksdag och regering inte skall lägga sig i. Utskottet anser inte heller att

frågan om anskaffning av tre snabbtågsprototyper för praktisk driftprovning påkallar riksdagsbeslut i någon form. Därtill kommer att prov med nykonstruerade snabbtåg ingår i den strukturplan som SJ har utarbetat.

Herr talman! Med det anförda yrkar jag alltså sammanfattningsvis avslag på reservationerna 1–4 samt bifall till utskottets hemställan i övrigt i trafikutskottets betänkande 1981/82:22, bortsett från de punkter som berörs av reservationerna 5, 7, 8 och 9.

Anf. 38 BERTIL ZACHRISSON (s) replik:

Herr talman! Jag vet att regeringen har mycket att göra, men låt mig ändå i all stillsamhet konstatera att jag finner det anmärkningsvärt att regeringen, när vi diskuterar SJ som kanske är något av det viktigaste i kommunikationsarbetet, inte är företrädd. Men herr Torwald brukar ju ibland säga "vi i regeringen", så jag förmodar att det är till honom man nu skall vända sig.

Jag tycker att det är litet barnsligt – herr Torwald är inte ensam om det, andra har haft samma teknik – att försöka springa ifrån sitt eget ansvar genom att börja prata om vad som hände för sex år sedan. Jag accepterar att ni det första året använde det argumentet, men vad som hände före 1976 kan faktiskt inte längre anföras som argument. Vi är beredda att ta vårt ansvar, och jag har flera gånger från denna talarstol sagt att vi har ett visst ansvar för utvecklingen. Men observera att det fanns balans mellan investeringsinsatser och trafikutbud. Det var själva kvintessensen i vår politik. Sedan har vi efter oljeprishöjningar och annat och efter ett nytt trafikpolitiskt beslut varit rörande överens om att satsa på järnvägen. Det är från den plattformen som jag angriper er för att ni inte tar konsekvenserna av de beslut som vi har fattat. Om 1979 års trafikbeslut skall bli realistiskt krävs det investeringar. Det tar inte mer än ett par år, herr Torwald, att göra en ny järnväg. Det skulle ha tagit 2–3 år om ni hade följt riksdagsbeslutet om att bygga ut spåret till Älvsjö-Järna. Då hade det till vissa delar varit verklighet i dag, och man hade klarat en del av pendeltågstrafiken.

Rune Torwald säger att Claes Elmstedt tog över efter sossarna. Nej, det hade suttit tre ministrar av borgerlig valör före Claes Elmstedt, och om de hade följt riksdagsbeslutet från 1979 hade det sett helt annorlunda ut. Borgerliga ministrar har emellertid haft en säregen förmåga att strunta i vad riksdagen beslutar, och det är en av orsakerna till att det ser ut som det gör.

Men jag hade en konkret fråga till herr Torwald. Det var intressant att konstatera att han i stort sett anslöt sig till herr Clarksons modell för hur vi skall ta oss ur krisen. För herr Torwald finns det egentligen inga investeringar i SJ utöver dem som vi beslutat om och som inte är till fyllest för behoven. SJ går ju ständigt bakåt, herr Torwald. Bortåt 3 miljarder ligger och släpar. Nu ansluter sig alltså herr Torwald till Rolf Clarksons modell, att det bara är genom rationaliseringar och taxehöjningar – prisdifferentieringar, som det heter i herr Clarksons tappning – man skall ta sig fram för att rädda SJ. Det går inte. Investera, och låtsas inte att ni investerar mer än ni gör, herr

Torwald! Pendeltågen i Stockholm kräver en insats på 100 miljoner, om man över huvud taget skall komma i närheten av en förbättrad situation. Ni har satsat 40 miljoner – inte 75, som herr Torwald sade.

Anf. 39 SVEN HENRICSSON (vpk) replik:

Herr talman! Att tala välvilligt om SJ:s behov av mera resurser är en sak. En annan sak är att ställa upp med tillräckliga anslag, och vi menar att det gör inte regeringen.

SJ har redovisat vilka eftersläpande behov man har, och dessa sammanhänger med problemen när det gäller anslagen. I fjolårets redovisning heter det exempelvis att lok- och vagnsbristen minskar också driftsäkerheten, för om man har gammal materiel sker ju urspårningar oftare osv. Verkstadskapaciteten räcker inte till vid ständigt behov av reparationer. Vi vet att det blir köer – man klarar inte upp reparationerna. Risken är då att det hela går så fort att man inte hinner göra reparationerna hundraprocentigt färdiga, därför att vagnarna på något vis måste ut i trafik och hjälpa till att klara det hela.

Allt detta gäller rullande materiel. Men sedan är det också fråga om spåren. Om vi inte får tillräckligt med resurser vid SJ för att vidmakthålla spåren har vi dels en olycksrisk, dels en försämrad kapacitet då det gäller att avveckla trafik. Här är ju västkustbanan ett typexempel. Det har talats om vikten av att prioritera investeringar som skulle ge något tillbaka till SJ. Hade man haft resurser att bygga ut västkustbanan ordentligt hade man kunnat erövra mycket mer trafik och kunnat skapa ett bättre underlag för företaget.

Jag har bara velat nämna för herr Torwald hur angeläget det är att ha en positiv inställning just till ett ökat anslag för statens järnvägars investeringar.

Jag har väl några sekunder kvar av min repliktid och vill säga ytterligare några ord. Det gäller snabbtågen.

Har herr Torwald, som nu accepterar detta med snabbtågen, sett en verklig finansiell kalkyl som bekräftar vad verksamheten kommer att kosta? Jag har försökt att komma över den finansiella kalkyl som skulle redovisa de verkliga kostnaderna för genomförandet av detta projekt men fått till svar att det är hemligstämplade handlingar, som man inte får ta del av. Under sådana omständigheter försvåras ju en bedömning av projektets angelägenhet.

Anf. 40 RUNE TORWALD (c) replik:

Herr talman! Jag beklagar också att kommunikationsminister Elmstedt inte har haft tillfälle att delta i den här debatten, för det hade säkert varit bra.

Men, Bertil Zachrisson, det tar faktiskt årtionden att rätta till de socialdemokratiska försummelserna på järnvägsområdet under perioden fram till 1976. Det vet var och en att det är ingenting som man klarar av med ett eller annat års horisont.

Dubbelspåret Älvsjö–Järna, som Bertil Zachrisson talar om, skulle kosta

ungefär 2 miljarder. Om man tar de pengarna av tillgängliga resurser, försvinner motsvarande resurser någon annanstans. Sannolikt hade vi då inte kunnat bygga den förbifart vid Halmstad som vi nu sysslar med. Inte heller hade vi kunnat räkna med någon utbyggnad av Västkustbanan till dubbelspår på vissa delar, som man nu räknar med att kunna göra inom en relativt överskådlig framtid.

Av den anledningen menar jag att det är rimligt att i stället vidta den åtgärd, nämligen förlängda pendeltåg, som enligt vad SL och SJ tillsammans har enats om löser kapacitetsproblemen i Stockholmsområdet, åtminstone fram till en bit in på 1990-talet. För tidiga investeringar kostar också pengar och medför att man inte kan göra investeringar på andra ställen som skulle innebära rationaliseringar.

Här vill Bertil Zachrisson antyda att vi från regeringspartiernas sida och från utskottsmajoritetens sida – jag tror att jag kan tala också för herr Clarkson – skulle tro att bara avgifter och den sortens åtgärder skulle innebära positiva effekter för SJ. Naturligtvis är det också investeringar.

Det är ju bakgrunden till att Fälldinregeringen förra året lade fram för första gången ett femårigt investeringsprogram med säkrad femprocentig årlig ökning i reala termer, just för att ge SJ en möjlighet att göra investeringar på ett sådant sätt att det förbättrar ekonomi, säkerhet och allt sådant.

Så några ord till Sven Henricsson. Jag har inte sett någon snabbtågs kalkyl, för det är ganska naturligt att det är en kalkyl som skall komma fram sedan de praktiska försöken är gjorda. Då får man se om man skall gå vidare med snabbtågen eller om man skall skaffa andra tåg. För vi är väl överens om, Sven Henricsson, att nya tåg kommer vi att behöva på 1990-talet, när de nuvarande är utslitna?

Anf. 41 BERTIL ZACHRISSON (s) replik:

Herr talman! Ni har i så fall ett utomordentligt originellt sätt att ställa till det efter socialdemokraterna, som herr Torwald säger. Ni gör det tydligen med att på sex år åstadkomma en förlust på 3 miljarder. Det är det sätt på vilket ni reder upp SJ:s situation, en mycket originell metod.

Det kommer att ta tid att reda upp det ekonomiska kaos ni har ställt till med, det är däremot utomordentligt sant. Persontrafiken är i kaos vid SJ. Pendeltågstrafiken är i kaos. Godstrafiken får en ständigt minskad marknadsandel, herr Torwald. Förlusterna är större, det har generaldirektören själv bekräftat inför utskottet.

Sedan står herr Torwald här och låtsas som om detta skulle gå att reda upp till 1983/84. Hur skall det gå till? Beskriv för kammaren, herr Torwald, hur det skall gå till att räta upp SJ:s ekonomi till 1983/84, så som den ser ut i dag! Samtidigt låtsas ni att man inte behöver göra några som helst investeringar.

Det finns bara ett sätt att ta sig ur det här, och det är att långsamt men systematiskt återföra SJ till ordningen och att se till att investeringsverksamheten kommer i gång igen. Det har vi lagt fram ett konkret förslag för.

Låt mig säga ytterligare några ord till herr Torwald, för han är tydligen dåligt underrättad. Nyss var det fel uppgift om hur mycket pengar regeringen har investerat, och nu säger han att SJ och SL är överens om att förlänga pendeltåget – det kan man göra i stället för att bygga ut järnvägen.

Men både SJ och SL avvisar detta som en metod att komma till rätta med problemen och kräver i dag att dubbelspåret Älvsjö–Järna omedelbart byggs, herr Torwald. Det är sanningen.

Anf. 42 SVEN HENRICSSON (vpk) replik:

Herr talman! Jag har faktiskt lyckats få fram en uppgift om att SJ hade två alternativ när det gällde det s. k. höghastighetståget, det var S160 och S200.

S160 skulle leda till en tidsförlust på 10 minuter mellan Stockholm och Göteborg i jämförelse med S200. I gengäld var S160 – som var en modifierad form av S200 – betydligt billigare, enligt de mycket preliminära siffrorna.

Nu skulle man som politiker gärna vilja kunna svara på frågan: Hur har ni kunnat gå med på att välja det dyraste alternativet? Har ni prövat det alternativ som hade något lägre kostnad?

Men den frågan kan jag inte svara på, därför att regeringen här med öppna ögon utan vidare bestämt sig för ett alternativ i en situation då en rad andra viktiga investeringsobjekt kan vara mycket mera aktuella än detta.

Jag skulle till slut vilja nämna lokverkstaden i Hagalund i Solna. Där har man väntat på en tvättanläggning i 30 år, berättas det i ett reportage i Dagens Nyheter häromdagen. I 30 år har man slagits för att få en ny tvättanläggning för loken. Nu i april, 17 år efter det man fick det första löftet, har man fått ett nytt beslut om att en tvättanläggning skall komma till stånd.

Vi kan ju inte räkna med att järnvägen skall fungera, när sådana viktiga anordningar som en tvättanläggning i Hagalund får anstå så länge. Det måste bli en bättring i detta avseende. Detta är angeläget inte minst ur arbetarskyddssynpunkt.

Anf. 43 RUNE TORWALD (c) replik:

Herr talman! Bertil Zachrisson säger att det är ett märkligt sätt att bedriva en aktiv SJ-politik att låta förlusterna öka. Jag vet inte vilka förslag Bertil Zachrisson väckt under de gångna åren som skulle ha reducerat SJ:s förluster påtagligt, jag kan inte erinra mig några. Sanningen är ju att förlustökningen delvis berott på att inte förlusterna kom fram tidigare. Detta hänger framför allt samman med att det finns en möjlighet att under en viss tid bedriva varje företag enligt regeln leva på rost och röta, dvs. att inte investera. Så småningom når man en nivå där nedslitningen har gått så långt att man inte kan klara detta längre, och det är då kostnaderna och annat växer i alltför snabb takt.

Det mest besvärliga och avgörande för dagens stora förluster jämfört med vad man räknat med är ju konjunktursvängningarna. Vi har i dag betydligt mindre godsvolym än vi hade under första halvan av 1970-talet. Detta medför

ju problem inte bara för SJ:s lönsamhet utan också för lönsamheten hos åkarna och rederierna. De problemen försvinner inte förrän man antingen hunnit anpassa sin kapacitet till en lägre nivå, om den skall bli bestående, eller förhoppningsvis – och det är väl detta vi arbetar för, inte minst genom de aktiva stimulansåtgärder som regeringen i dag vidtar – på nytt fått i gång en ökad sysselsättning och ökad produktion, vilket i sin tur leder till mer transporter. Därmed ökar inkomsterna för alla tre transportgrenarna, sjöfarten, åkerierna och inte minst SJ.

Det är möjligt att det är så som Bertil Zachrisson säger att SJ-SL nu har ändrat uppfattning – det händer ju litet då och då. Men jag har inte sett någon plan som anger hur man tänker finansiera dessa investeringar, eftersom de i varje fall inte finns med i en investeringsplan för ett år. Och de kan inte heller inrymmas i socialdemokraternas förslag. Deras förslag innebär "bara" en ökning med 450 milj. kr. Inom de 1.8 miljarderna finns något dubbelspårbygge inte med, och alltså räcker beloppet inte långt för att bygga ett dubbelspår mellan Älvsjö och Järna.

Vad det sedan gäller frågan om snabbtågskalkyler vet jag inte vilka kalkyler eller offerter Sven Henricsson har tillgång till. Men det är väl alltid så, att när man gör ett prov är man i alla fall intresserad av att välja det fordon som man tror är bäst, även om detta skulle vara en aning dyrare.

Anf. 44 BIRGER ROSQVIST (s):

Herr talman! Riksdagens trafikpolitiska beslut 1979 innebar bl. a. att järnvägsnätet indelades och att landet fick ett s. k. riksnät. I detta ingår affärsbananätet och vissa banor i det s. k. trafiksvaga bannätet. Vissa banor som då inte infördes i riksnätet skulle efter viss prövning och utredning inom ramen för den regionala trafikplaneringen kunna tas in i ett s. k. riksnät.

Investeringar och behövlig upprustning av banor som inte tillförts riksnätet fick i stor utsträckning anstå tills beslut om banans vidare status hade fattats.

Det sades vid det tillfället ingenting om att det skulle bli en lång och utdragen väntan på ställningstagande när väl regionala trafikhuvudmän och länsstyrelser gjort sina utredningar och därav föranledda framställningar, som förutsatte ett fortsatt och betydelsefullt utnyttjande av järnvägen i regionens trafikförsörjning.

En handel som inte fördes till riksnätet 1979 var Västervik–Bjärka/Säby. Motioner som väcktes med krav på att denna järnvägssträcka skulle tas in i riksnätet redan då föranledde ingen åtgärd från riksdagens sida, med motiveringen att utredning först skulle ske i regionen och att sedan ett beslut i ena eller andra riktningen skulle fattas. Det kunde accepteras då, men självfallet avsågs inte att det skulle behövas tre fyra år för detta. Inte ens nu är utskottsmajoriteten beredd att fatta något beslut, utan det skall väntas ytterligare, trots att länsstyrelserna i båda länen – Kalmar län och Östergötlands län – gjort framställningar och den regionala trafikplaneringen som utarbetats innebär en absolut förutsättning att järnvägen finns och får spela en stor roll även i fortsättningen.

Västervik-Bjärka/Säby-banan är såväl Västerviks som Åtvidabergsområdets länk ut till stambanan. Där bor mer än 50 000 människor. Skulle inte järnvägen bli kvar, får man upp till 10 mil till en vanlig järnvägsstation. Det kan inte vara meningen att det skall vara på det sättet, och det skall inte behöva väntas längre på besked. Så länge ett besked dröjer eftersätts underhållet och tågföringen, och resekomforten blir det dålig ordning på. Det är hög tid att fatta ett beslut, och detta krävs i reservationen nr 6.

Jag vill också, herr talman, säga att det är hög tid att sådan handläggning sker att beslut kan fattas också om andra banor för vilka vi i dag har satt frågetecken.

Med detta, herr talman, ber jag att få yrka bifall till reservationen 6. mom. 16. punkt a.

Anf. 45 TOMMY FRANZÉN (vpk):

Herr talman! Om Rune Torwald hade varit kvar i kammaren, skulle jag nu antagligen ha gjort honom ledsn, eftersom jag tänker ta upp Stockholms-
trafiken och dess problem. Det finns i debatten om trafikpolitiken anledning att speciellt beröra de problem som finns i landets mest befolkade delar. Vid detta tillfälle rör sig frågorna endast om vad som eventuellt skall göras med den kollektiva trafiken inom ramen för SJ:s verksamhet.

En samlad trafikpolitisk debatt, där inte bara järnvägstrafiken belyses och penetreras, skulle effektivare tjäna syftet att skapa en bättre kollektivtrafik. Det blir litet hackigt att en gång behandla vissa vägars vara eller inte vara, en annan gång tunnelbana och bussar, en tredje gång övrig spårburen trafik, osv. Dessutom har utskottet valt att dela upp detta senare avsnitt på åtminstone två olika omgångar. För att något belysa problemen i Stockholmsregionen kan jag inte begränsa mig helt till viss järnvägsproblematik, utan jag kommer också att till viss del beröra frågor utanför betänkan-
dets ämnesområde.

Den trafikpolitik som hittills förts i landet som helhet men i Stockholms-
området i synnerhet gynnar bilismen och missgynnar kollektivtrafiken. Detta har medfört en kraftigt ökad biltrafik på kollektivtrafikens bekostnad, även om biltrafiken över tullarna i Stockholm under de allra senaste åren minskat något. Den begränsade utbyggnad av kollektivtrafiken som skett i länet under senare år har inte motsvarat de höjda behoven utan har i stället resulterat i ökad trängsel.

I Stockholms läns landstings trafikkontors yttrande över landstingets kollektivtrafikutredning slås också fast att det inte är kollektivtrafiken som fått mest pengar inom transportsektorn, utan att satsningarna på vägar och andra trafikanläggningar främst gynnat bilismen.

Många av Stockholms förortskommuner och länets glesbygder har otillräcklig kollektivtrafik, och de som bor där får långa restider och blir socialt isolerade eller tvingade att – mot sin vilja – använda bilen för arbetsresor eller andra resor, som skulle vara omöjliga eller ta orimligt lång tid i anspråk att genomföra på annat sätt.

I länets kärnområden och främst i Stockholms innerstad drabbas

människor av buller, avgaser och trafikskador till följd av en ohämmad bilism. Framst barnen hotas och drabbas av allvarliga fysiska och psykiska skador i denna trafikmiljö.

Vpk har under många år krävt en helt ny trafikpolitik i Stockholms län, en trafikpolitik som utgår från sociala behov och som bygger på kollektiva färdmedel. Trafikverksamheten måste drivas och planeras med sikte på en helt annan kvalitativ och kvantitativ nivå än den som nu är rådande.

Kollektivtrafiken måste byggas ut så, att den klarar av en halvering av biltrafiken över Stockholms tullar och så, att det går att bo i länets glesbygder utan att vara bilägare. AB Störstockholms Lokaltrafik, SL, får inte längre lunka på i de gamla fotspåren med en kollektiv trafikapparat som knappast håller jämna steg med det genom utglesningen ökade trafikbehovet. Också höjda bensinpriser ökar trycket mot kollektivtrafiken.

För detta krävs ett program med åtgärder på både kort och lång sikt. Till det senare hör en upprustning och fortsatt utbyggnad av den spårburna trafiken, något som kan underlättas om de principiella riktlinjer och förslag till bidragsformer som bl. a. framläggs i vägghållningsutredningens betänkande genomförs. Statsbidrag kan därigenom erhållas för en nödvändig upprustning av exempelvis tunnelbanenätet samt utbyggnad av busstrafiken.

Vi har från vpk föreslagit att man, för att underlätta och bygga ut pendeltågstrafiken, bör anlägga ytterligare ett spår mellan Kallhäll och Bålsta samt mellan Älvsjö och Västerhaninge, så att sträckningarna erhåller dubbelspår hela vägen. Vid en satsning på energikombinatet i Nynäshamn – som bör kopplas till en sådan här debatt – bör en utökning av spårkapaciteten till dubbelspår vara aktuell ända till Nynäshamn. Detta skulle underlätta en ökning av frakterna på järnväg och medverka till en minskning av den tunga lastbilstrafiken.

För att förstärka spårkapaciteten mellan Märsta och Södertälje bör snarast ett nytt spår anläggas parallellt med de nuvarande. Det skulle möjliggöra en snabb och nödvändig utbyggnad av pendeltågstrafiken i hela länet. Då skulle t. ex. två spår kunna användas i en och samma riktning under högtrafik. Härigenom underlättas en direktförbindelse mellan Stockholm och Arlanda. I samband med utflyttningen av inrikestrafiken från Bromma till Arlanda borde rimligen ett sådant beslut ha fattats.

Vänsterpartiet kommunisterna föreslår dessa satsningar på pendeltågstrafiken därför att den utgör en betydande del av den kollektiva transportapparaten i länet. Med en ökad kapacitet skulle den också kunna ta en ännu större del av framför allt arbetsresorna. Utan tvivel är det nu alltför många som reser med egen bil för att komma till och från arbetet. Oftast tvingas de att göra det på grund av en undermålig kollektivtrafik.

Det som hände i vintras, med stillastående tåg i Stockholm, Norrland och på andra platser i landet, är i sig ett klart bevis på att hela järnvägspolitiken är i kris. Det är inte bara ett resultat av en dålig, för att inte säga urusel trafikpolitik från de borgerliga regeringarnas sida, utan nedrustningen av kapaciteten och resurserna påbörjades under de socialdemokratiska rege-

Torsdagen den
22 april 1982

*Statens järnvägar
m. fl. anslag*

ringsåren. Vad som nu fordras är en kraftfull satsning på kapacitetshöjande åtgärder, och till detta måste det ställas medel. En fortsatt nedrustning skulle medföra så kraftiga ingrepp att en restaurering skulle bli nära nog omöjlig.

För Stockholmsområdet innebär detta att det i första hand är spårkapaciteten som måste ökas. När vi konkret kräver att riksdagen skall fatta beslut om förstärkt spårkapacitet mellan Märsta och Södertälje gör vi det för att denna spårutbyggnad på stambanan är en framtida nödvändighet för att man dels skall kunna försörja lokaltrafiken, dels förbättra förhållandena för fjärrtrafiken. Vi har valt att i ett första skede föreslå en utökning med ett spårpar. Vi menar att det är den enklaste och billigaste vägen att väsentligt höja linjekapaciteten.

Men vi kan inte, och får inte, stanna vid detta, utan nya spårpar måste också byggas för att man skall kunna öka trafikkapaciteten på andra linjer i länet. Här gäller det att vi i en mycket nära framtid, och då menar jag inom de närmaste åren, höjer kapaciteten så att det blir dubbelspår också mellan Kallhäll och Bålsta och mellan Älvsjö och Västerhaninge. Utredningen om statliga insatser för Stockholmstrafiken tar upp dessa synpunkter och framhåller att detta i och för sig är nödvändigt, men i slutsatserna – vilka tydligt dikterats av sparprogram m. m. från regeringen – anses det som "praktiskt omöjligt". Och därmed nöjer sig utredaren. Det är därför viktigt att man redan nu slår fast att dessa åtgärder *skall* vidtas. Och beslut som innebär att en planering kan komma i gång måste fattas nu. Det kommer ändå att ta många år av bedrövelser för pendeltågsresenärerna att anlägga dubbelspår. Överfulla tåg, förseningar, låg turtäthet etc. har den påföljden att många föredrar att i stället nyttja bilen som transportmedel.

Det finns ett avsnitt beträffande den spårbundna trafiken som utskottet inte tar upp i detta betänkande, och det är frågan om Arlandabanan. Nu faller det sig kanske naturligare ått denna debatt förs i samband med behandlingen av frågan om hur trafiken till och från Arlanda skall lösas. Men det går ändå inte att i en trafikpolitisk debatt som rör järnvägstrafiken gå förbi detta. Vi har i vår motion sagt att en spårutbyggnad enligt vårt förslag i ett första skede också skulle möjliggöra att en Arlandapendel kunde sättas in. För detta skulle då behövas en linje framför allt mellan Märsta och Arlanda, utöver det tredje spåret. De kostnader som i olika sammanhang har valsat runt i debatten, på omkring 1,5 miljarder kronor, är inte relevanta i sammanhanget. Det är nämligen inte bara fråga om att en Arlandapendel skulle komma att kosta 1,4–1,5 miljarder kronor, utan vid en sådan omfattande omläggning vinner man många andra fördelar, som inte bara hänför sig till Arlandapendeln.

Herr talman! Slutligen bör frågan om utbyggnaden på längre sikt lösas på så sätt att fjärrtågen helt separeras från lokaltågen i länet. Detta skulle innebära separata dubbelspår på hela sträckan mellan Märsta och Södertälje. Ett tredje spår i det första skedet, enligt vårt förslag, skulle där ingå som en given del.

Frågan om Flemingsbergs station har behandlats i många trafikpolitiska

debatter under årens lopp. Något beslut har ännu inte fattats, och såvitt jag kan förstå kommer det inte heller att göras i dag. Vad man har rätt att kräva, som också vpk i en motion har tagit ställning för, är att denna station måste komma till stånd, och det med det snaraste. Regionens största sjukhus har inte tillgång till en tillfredsställande kollektivtrafik, lika litet som alla de som bor i detta förhållandevis stora område. Därför har vpk återigen föreslagit att beslut skall fattas om byggande av Flemingsbergs station, vilket också möjliggörs av den föreslagna spårutbygganden, som jag redan tidigare har talat om.

Herr talman! Jag yrkar bifall till de vpk-motioner som rör trafiken i Stockholms län.

Anf. 46 ROLF SELLGREN (fp):

Herr talman! Landets järnvägar intar en central plats i det svenska kommunikationssystemet. Det är också det enda totalintegrerade systemet för person- och godstransporter. Landsvägs-, sjö- och lufttransporterna är uppdelade på skilda huvudmän för infrastrukturen resp. själva trafiken. Inget transportslag är det andra likt. Därför är det svårt att göra jämförelser, och därför är också debatten om samhällets insatser, eller brist på insatser, för de skilda transportslagen svår att strukturera.

De här svårigheterna är inte minst framträdande när SJ:s bristande lönsamhet kommer på tal. Trafikpolitiska utredningen konstaterade bl. a. att gapet mellan SJ:s kostnader för bannätet och de samhällsekonomiska marginalkostnaderna var proportionellt större än mellan skatteuttaget för vägtrafiken och de samhällsekonomiska kostnaderna för vägnätet. Jämförelsen gällde 1976. Detta innebär att kravet att SJ skall täcka även skillnadsbeloppet leder till samhällsekonomiska effektivitetsförluster, genom att SJ tvingas hålla ett ur samhällsekonomisk synvinkel för högt pris. De här förlusterna bedömde utredningen vara förhållandevis större än de var på vägsidan.

De relaterade förhållandena var också anledningen till att utredningen föreslog den avlastning som sedermera ingick i 1979 års trafikpolitiska beslut och som skulle användas till att balansera eventuella förluster vid genomförandet av lågprissatsningen inom persontrafiken.

Jag tycker att det finns skäl att antyda dessa skillnader mellan de olika transportslagen, när man diskuterar SJ:s förluster och insatserna för att detta affärsverk skall komma ur krisen och kunna förbättra sin ekonomi.

SJ har i sin utredning V 80 framlagt förslag till en ny och effektivare organisation samt en långsiktig plan för dess investeringsverksamhet. Riksdagen har med ledning av denna angett en planeringsram som i reala termer innebär en årlig ökning av de totala investeringarna med 5 % under en femårsperiod. Härigenom ges SJ större möjlighet än tidigare att långsiktigt rationalisera sin verksamhet. Långsiktiga bedömningar har tidigare försvarats genom endast årliga anslag.

Utskottsmajoriteten föreslår i anslutning till de nya principerna och med bifall till föredragandens förslag att SJ för budgetåret 1982/83 anvisas ett

Torsdagen den
22 april 1982

Statens järnvägar
m. fl. anslag

	70/71	71/72	72/73	73/74	74/75	75/76	76/77	77/78	78/79	79/80	80/81	81/82	82/83
<u>Investeringar mkr</u>													
Fasta anläggningar	169,2	150,3	163,1	181,1	195,0	202,8	218,3	282,1	296,9	346,9	717,1	853,0	
varav hangårar	44,1	29,9	31,9	29,9	24,1	27,3	26,5	46,5	27,2	27,9	42,0		
-"- spårstandard	24,1	23,0	30,8	32,5	38,5	50,0	52,7	60,2	70,1	76,0	310,0		
-"- linjeomläggningar, broar m.m.							27,2	22,4	34,3	37,6	61,2		
-"- husbyggnader m.m.							26,7	35,2	55,7	88,9	126,2		
-"- signalanläggningar inkl. vägskydd (fjärr- blockering t.o.m. 74/75)	20,4	30,3	30,3	29,1	36,3	37,6	34,8	47,6	48,6	59,9	73,5		
varav teleanläggningar	28,8	25,4	20,7	23,1	20,9	27,5	17,7	22,7	26,3	22,0	29,2		
-"- eldrift	148,0	141,5	157,7	228,9	186,1	244,7	292,3	320,7	347,4	34,6	75,0		
Rullande materiel	80,3	53,7	52,3	83,3	78,0	118,9	167,6	105,3	215,8	432,5	483,9	590,0	
varav lok och motorvagnar							5,2	8,5	13,2	29,5	262,4		
-"- personvagnar	45,5	65,0	59,8	108,5	76,4	88,5	83,7	172,8	105,1	104,9	62,6		
-"- godsavvagnar	21,7	22,7	45,6	36,9	31,4	35,8	34,1	63,3	58,5	74,7			
-"- ombyggnader m.m.	9,9	18,6	19,7	0,1	0,2	0,9	-	-	-	-			
Färjor	16,1	14,5	4,2	-	-	32,7	30,7	40,4	45,8	66,3	48,8	45,0	
Bussar	16,2	20,1	13,9	20,2	26,7	32,7	30,7	40,4	45,8	66,3	81,4	69,0	
Investeringsinventarier						14,7	27,9	4,8	6,9	14,0	17,3	18,0	
Försvarsberedskap, diverse och oförtusett						495,9	570,3	654,9	764,6	910,1	1 348,5	1 575,0	1 815,0
<u>Övriga investeringar</u>	10,1	8,6	11,4	14,5	14,3	45,0	147,2	178,0	155,9	205,7	318,0	260,0	
Summa investeringar	377,6	361,7	370,0	444,8	422,3	540,9	715,5	832,9	920,5	1 115,8	1 666,5	1 835,0	
Summa investeringar i fast penningvärde	377,6	334,9	349	415,7	383,9	491,7	650,4	743,7	836,8	1 042,8	1 461,8		

Serien är beräknad med hjälp av statistiska centralbyråns konsumentprisindex SM.P 1981:10, tabell I B.

I B.

reservationsanslag på 1 804 900 000 kr. Utöver de årliga anslagen har SJ erhållit medel till särskilda insatser, såsom vinterberedskap, vissa ombyggnader inom bannätet, m. m. Det är beklagligt eller, riktigare uttryckt, märkligt att vi inte har kunnat uppnå enighet i utskottet om denna rejäl satsning.

Socialdemokraterna har reserverat sig för ett med 460 milj. kr. ökat anslag. Detta är i fast penningvärde ett större belopp än den tidigare socialdemokratiska regeringen någonsin äskade för ett helt år till SJ. Vi kan diskutera takten i olika insatser för att investera SJ ur krisen. Vi kan också diskutera om utbyggnad av spårsystemet inom Stockholmsregionen skall utföras osv. Men vissa principer borde man vara överens om, t. ex. att invänta pågående utredningar resp. förhandlingar och att inte gå utöver kapacitetstaket för svensk industri när det gäller att hinna tillverka ny vagnmateriel etc. Det förefaller något övermodigt av socialdemokraterna att kritisera den borgerliga regeringen för att inte ge SJ tillräckliga resurser.

Herr Zachrissons salvelsefulla tal rimmar illa med hans forna socialdemokratiska regerings brist på förutseende. Herr Zachrisson bör gå hem och läsa dess historia. Jag har redan gett honom ett exempel att begrunda. Som ytterligare underlag för sin påläsning kan han ta del av den tabell som presenteras i snabbprotokollet.

Tabellen illustrerar på ett utomordentligt tydligt sätt hur investeringsramen från år 1970 och fram till budgetåret 1975/76 låg på mellan ca 300 och 400 milj. kr. i fast penningvärde med 1970 som bas. Budgetåret 1975/76 visar en skenbar höjning på grund av ändrat investeringsbegrepp.

Det är alltså under den borgerliga regeringens tid som investeringarna har skjutit fart. I den nämnda tabellen kan man se hur det varit en närmast språngvis ökning av investeringstakten fr. o. m. 1976/77 års budget. 1980/81 är beloppet nästan tre och en halv gånger så stort som det var enligt 1970 års investeringsram i fast penningvärde.

SJ får inga framgångar på socialdemokratisk vältalighet – man behöver pengar, och de finns nu i budgeten. Socialdemokraternas reservation skall tolkas – om man är mild i bedömningen – som ett uttryck för dåligt samvete. Bertil Zachrisson kan inte med krav på sanningsenlighet komma och kritisera regeringen för lättsinne. Han kan heller inte vifta bort den socialdemokratiska regeringens ansvar från tidigare år. Det är en flykt från en svart och bister verklighet, som jag förstår att herr Zachrisson har svårt att vilja ta i. Men, herr Zachrisson, ta i den, så kommer herr Zachrisson snabbare ned på jorden, och det går lättare att prata mindre salvelsefullt och mer reellt!

Jag ber alltså att få yrka avslag på socialdemokraternas reservationer.

Moderaternas reservation är på något sätt märklig. De vill med denna gesken av att vilja skärpa upp utskottets mening – som sammanfaller med föredragandens – om SJ:s mål att uppnå full kostnadstäckning senast under budgetåret 1983/84. Man bör vara bestämd i kraven på att SJ uppnår sina mål. Men att som moderaterna närmast göra dem ultimativa och sedan beskedligt som sker i reservationen tillägga att SJ bör ges arbetsro utan

*Statens järnvägar
m. fl. anslag*

Torsdagen den
22 april 1982

*Statens järnvägar
m. fl. anslag*

onödig inblandning i frågor som ligger inom SJ:s beslutsområde rimmar inte särskilt bra. Reservationen bör alltså avslås.

I de flesta motionerna i detta betänkande förs fram synpunkter och förslag beträffande bannätet och vissa särskilda bandelar. Den indelning som antogs i 1979 års trafikpolitiska beslut bör ligga fast, liksom de principer som antogs om behandlingen av vissa bandelar, tills ett nytt system kan behandlas av riksdagen. Ett sådant är det förslag som sakkunniga för granskning av 1981 års separatredovisning lämnat. De har i sitt slutbetänkande (Ds K 1981:19) föreslagit ett nytt driftersättningsssystem för SJ:s trafik på det olönsamma bannätet.

Utskottet har funnit det angeläget att regeringen på grundval av utredningen och pågående överläggningar med huvudmännen för den regionala kollektivtrafiken gör en samlad bedömning av det framtida riksnätet och återkommer med förslag om möjligt till nästa riksmötet. Därmed tillgodoses också syftet i moderatmotionen 1981/82:1836.

Herr talman! Med detta vill jag yrka bifall till utskottets hemställan på samtliga punkter och avslag på reservationerna.

Anf. 47 BERTIL ZACHRISSON (s) replik:

Herr talman! Det är litet rörande med herr Sellgrens väldiga intresse för historia. Det är naturligtvis intressant i och för sig, men när man använder det som ett sätt att fly från sitt eget nutida ansvar blir det litet skrattretande.

Ni har suttit i sex år, och ni har dragit på SJ en skuld på 3 miljarder kronor. Detta är verkligheten. Generaldirektören har själv helt nyligen stått i utskottet och med "nakna" händer beskrivit detta faktum. Det vore oerhört klädsamt om regeringens företrädare ville berätta för oss hur ni tänker er att ta er ur det här. Vi har från socialdemokratiskt håll i all stillsamhet lagt ett förslag om hur man i varje fall investeringsvägen skall kunna hjälpa SJ ur den här krisen. Men man har inte slagit i något kapacitetstak, herr Sellgren. Vi har på plats med industrin gått igenom vilka förutsättningar den har att göra mera lok och vagnar. Det finns ett kapacitetsutrymme, och vi föreslår för den skull att det skall utnyttjas.

Detta är *ett* sätt att klara SJ ur krisen. Men det är inte det enda – det vill jag gärna säga.

Min fråga till herr Sellgren är densamma som till Rune Torwald och Rolf Clarkson: Vilken är metoden? Det som står i budgetpropositionen räcker ju inte. Generaldirektör Furbäck har själv varit i utskottet och bett om mer pengar. Regeringen har avvisat det förslaget. Då är väl ändå herr Sellgren skyldig att tala om vad man skall göra i stället?

Är det Rolf Clarksons modell – allmänt uttryckt att rationalisera och prisdifferentiera, dvs. höja taxorna – som är förslaget? Eller på vilket annat sätt, herr Sellgren, skall SJ lyftas ur den ganska bottenlösa kris ekonomiskt sett som SJ i dag befinner sig i? Det är ingen romantik som hjälper SJ, utan det är klara, enkla, konkreta åtgärder.

Vi har föreslagit en åtgärd: ett investeringsprogram. Herr Sellgren är

faktiskt skyldig att inte bara berätta historia utan också tala om för oss vad man konkret kan göra för att hjälpa SJ ur krisen.

Nr 127

Torsdagen den
22 april 1982

Anf. 48 ROLF CLARKSON (m) replik:

Herr talman! Detta anförande av Rolf Sellgren var sannerligen ingen särskild framgång, vare sig i sak eller i det bildmässiga utförandet.

Rolf Sellgren skall akta sig – med den position han har här i dag – att öppna tvåfrontsrig. Han har inte resurser för det. Han får nöja sig med, tycker jag, att liksom vänsterpartiet kommunisterna, centern och moderaterna rikta in sig på Bertil Zachrisson som företrädare för socialdemokraterna. Han beskriver – i och för sig mycket fängslande – hur man skall kunna investera sig ur SJ-krisen och inte bara ur den utan ur alla andra ekonomiska kriser som det här stackars landet f. n. lider under. Det är bara det – jag får väl hjälpa Rolf Sellgren litet nu – att Bertil Zachrisson rör sig med pengar. ---

*Statens järnvägar
m. fl. anslag*

Anf. 49 TREDJE VICE TALMANNEN:

Jag vill göra Rolf Clarkson uppmärksam på att repliken gällde Rolf Sellgrens anförande.

Anf. 50 ROLF CLARKSON (m) replik:

Herr talman! Jag får fortsätta med att säga att Rolf Sellgrens anmärkning mot den moderata reservationen var onödig.

Jag tror att det var viktigt att vi – såsom den penninggivande instansen här i landet – med allvar underströk för SJ-ledningen och hela SJ-organisationen att strukturplanen måste innehållas, så att SJ bara med dess hjälp tar sig ur sin besvärliga situation.

Samtidigt var reservationen ett påpekande för riksdagen som sådan om att den skall ge SJ dessa möjligheter men inte peta i detaljerna.

Anf. 51 ROLF SELLGREN (fp) replik:

Herr talman! För de närvarande kammarledamöterna skall jag be att få visa den bild som inte syntes på bildskärmen. Av den kan man se att det har varit en språngartad utveckling av investeringarna för SJ efter regeringsskiftet.

För att försöka komma åt oss som företräder regeringen här i kammaren vänder Bertil Zachrisson på det hela och säger till en början att det är nästan rörande hur vi värnar om historia. Men en mycket viktig del i sammanhanget är att veta bakgrunden till den situation som råder i dag. Den behöver man också veta när man skall diskutera det höga totala underskott som SJ dras med i dag.

Bertil Zachrisson säger så här: Ni har dragit på er en skuld på 3 miljarder kronor. Men, Bertil Zachrisson, det är inte riksdagen som driver statens järnvägar. Riksdagen anslår medel till SJ, och SJ är ett affärsverk med krav på sig att bedriva verksamheten med kostnadstäckning och avkastning på kapitalet. Då är inte enbart investeringar det som skall rädda ett sådant företag ur en lönsamhetskris. Det kan tvärtom vara så, att man investerar

Torsdagen den
22 april 1982

*Statens järnvägar
m. fl. anslag*

ihjäl ett företag. Vad som är väsentligt är att man når större andelar på marknaden och att man når en framgång där. På den punkten har SJ haft problem. Under de närmast föregående lågkonjunkturåren har SJ procentuellt tappat lika mycket i fråga om marknader som man har gjort inom godstrafiken på landsväg. Det är alltså delvis en konjunkturfråga.

Jag tycker att herr Zachrisson har gisslat SJ tillräckligt mycket här i kammaren i olika avseenden, t. ex. när det gäller vinterförhållanden, så han bör sluta med det och i stället börja att arbeta litet positivt för SJ också.

Med de investeringar som SJ får genom den plan som riksdagen har fattat majoritetsbeslut om – tyvärr har vi inte socialdemokraterna med oss – får SJ de resurser det behöver för att klara sin marknadsandel. Det har varit alldeles speciella vinterproblem och konjunkturproblem, men riksdagsledamöter, och Bertil Zachrisson i all synnerhet, må tala sig varma hur mycket som helst – det är inte det som löser problemen för SJ.

Anf. 52 BERTIL ZACHRISSON (s) replik:

Herr talman! Nu står herr Sellgren här i tre minuter igen och berättar om socialdemokratin. Men den här debatten handlar om SJ, herr Sellgren.

Jag bad herr Sellgren berätta vad man vill göra för att lösa SJ:s problem. Inte ett enda ord om det! Ni är så skamsna över er egen hantering av SJ att ni ägnar er åt något slags smutskastning av socialdemokratin. Vad är det för dumheter?

Ni har varit sex år i regeringsställning, fyra kommunikationsministrar har kladdat på detta, och resultatet är som det är: att SJ går med allt större förluster för vart år som går. Jag tycker det är allvarligt om inte herr Sellgren känner en viss oro inför detta.

Herr Sellgren säger att detta inte är riksdagens sak. SJ skall ju sköta det här. Så är det väl inte. Det är riksdag och regering som ger SJ själva normerna för hur man skall klara problemen. Generaldirektören har själv varit i utskottet och omvittnat hur situationen ser ut. Men herr Sellgren kommer med en historieskrivning och anvisar inte hur man skall ta sig ur krisen.

Jag frågar en gång till: Vad är metoden? De investeringsförslag som ni har lagt fram räcker inte. Det vet vi ju. SJ har självt begärt ett tillägg till detta och fått tillbaka bara knappt hälften av regeringen. Vad vill ni göra, herr Sellgren? Gäller det rationaliseringar av personalen, taxehöjningar, eller vad vill ni göra? Beskriv detta för oss! Om inte herr Sellgren vill tala om för mig, så tala om för SJ självt – herr Sellgren är ju regeringsansvarig ändå – hur det skall gå till att komma ur den kris som SJ f. n. befinner sig i.

Jag vill säga att det är felaktigt att tro att det är SJ självt som har satt sig i krisen. Det är de borgerliga regeringarnas klantiga hanterande av trafikpolitiken och SJ:s investeringsprogram i synnerhet som i hög grad satt SJ i den situation som det befinner sig i. Då är också herr Sellgren skyldig att anvisa de vägar på vilka man skall ta sig ur det elände man nu råkat i – 3 miljarder i förlust. Hade detta skötts på ett riktigt sätt – jag upprepar det, herr Sellgren – hade vi kanske sluppit karensdagar eller något annat. Här har vi ett

utomordentligt exempel på vad en slarvig borgerlig ekonomisk politik betyder. SJ är tyvärr ett slående exempel på det.

Nr 127

Torsdagen den
22 april 1982

Anf. 53 ROLF SELLGREN (fp) replik:

Herr talman! Jag vill göra kammarens ledamöter, våra åhörare och dem som läser protokollet från den här debatten underkunniga om att den debatttyp som tillämpas här av Bertil Zachrisson och det debattklimat som skapas här i kammaren i dessa frågor inte alls återspeglar vårt arbete i utskottet. Där jobbar vi med verkligheten väldigt nära inpå oss. Våra resonemang i utskottet, exempelvis mellan Bertil Zachrisson och mig, är av en mycket mer konstruktiv natur än de vi nu för. Jag måste faktiskt säga att Bertil Zachrisson är skyldig till denna förändring, eftersom han intar en helt annan skepnad i debatten här i kammaren. Det är omvittnat vid varje sådant här debattillfälle.

*Statens järnvägar
m. fl. anslag*

Bertil Zachrisson säger att jag bara har talat historia. Men jag har ju här redovisat investeringsuppgifter – den enorma ökning av investeringar som skett under de år vi har haft en borgerlig regering. Sedan blandar Bertil Zachrisson ihop politikernas uppgift och affärsverkets uppgift. Och han gör det på ett sådant sätt att man kan tro att det bottnar i ren okunnighet. Jag håller emellertid Bertil Zachrissons kunnande något högre än så, men han demonstrerar här en skenbar okunnighet som är häpnadsväckande. Det är inte vi politiker som skall tala om hur SJ skall rationalisera bort t. ex. viss personal eller hur man skall ta itu med taxorna. Det måste vara SJ som tar initiativ till detta. Det ingår också i SJ:s plan V 80 – det vet Bertil Zachrisson mycket väl.

Jag säger återigen att Bertil Zachrisson underkänner SJ i alltför hög grad. Han gör sig till något slags överförmyndare. Jag anser att politikernas och riksdagens uppgift är att ge SJ medel att arbeta med. SJ skall alltså arbeta med de medlen, och det är SJ som skall marknadsföra sina tjänster. Det skall inte vi göra. Men där har Bertil Zachrisson gjort ett våldsamt misstag genom att blanda ihop de olika instansernas roller. Det är kanske däri som något av missförstånden ligger här i dag – bortsett från Bertil Zachrissons behov av att på ett särskilt sätt profilera sig i den här debatten. Han är mycket mer verklighetsnära när vi sitter och jobbar med frågorna reellt i utskottet.

Under detta anförande övertog talmannen ledningen av kammarens förhandlingar.

Anf. 54 RUNE JOHANSSON (s):

Herr talman! Rolf Sellgren säger att Bertil Zachrisson uppträder i en annan skepnad här i kammaren än i utskottet. Jag måste komplettera med att säga att jag har väldigt svårt att känna igen någon av de föregående talarna – om vi nu skall ta det som en utgångspunkt.

Herr talman! Jag har en känsla av att det mesta är sagt i den här debatten, så jag skall i mitt inlägg nöja mig med några kompletteringar på en del punkter. Låt mig börja med att kommentera det socialdemokratiska

förslaget om en spårinvestering på sträckan Älvsjö-Järna, eftersom den frågan har tagits upp i debatten. Det har ofta framskymtat i debatten att det i första hand är Stockholmsintressen som ligger bakom detta förslag – alltså intresset av att klara Stockholms södergående lokaltrafik. Det är också ett resonemang som utskottsmajoriteten bygger sitt ställningstagande på. Jag vågar påstå att denna spårutbyggnad i första hand behövs för att på sikt kunna klara fjärrtrafiken. Det finns också starka skäl för detta påstående. På det dubbelspår söderut som i dag finns från Stockholms central skall nämligen dels fjärrtågen på dubbelspåret till och från Göteborg, dels fjärrtågen på dubbelspåret till och från Malmö, dels fjärrtrafiken till och från Oslo trängas samman. Utöver detta skall all den pendeltågstrafik som går söderut från Stockholm också rymmas.

All denna trafik skall alltså klämmas ihop på ett enda dubbelspår till och från Stockholms central. Det är därför inte underligt att det f. n. är hart när omöjligt att hålla tidtabellerna till och från Stockholms central. När dessa störningar sedan får återverkningar på hela SJ:s tågföring i vad avser fjärrtrafiken är det helt klart att spårutbyggnaden är av riksintresse. Det är därför mycket angeläget att denna spårutbyggnad påbörjas redan nästa budgetår. Jag måste säga, herr talman, att det är minst sagt märkligt att det inte har gått att få enighet i utskottet på den här punkten.

Som Bertil Zachrisson redan har påpekat visade den gångna vintern upp en stor provkarta på brister avseende både SJ:s rullande materiel och dess organisation – brister som på en del punkter bör kunna avhjälpas av SJ internt, men även sådana brister som kräver insatser från statsmakternas sida. Låt mig bara peka på några.

Jag vill börja med investeringsbehovet. SJ har av regeringen bl. a. begärt ett anslag som för nästa budgetår beräknas till 200 milj. kr. Det är ett anslagskrav som socialdemokraterna anser välmotiverat. Följaktligen stöder vi detta förslag.

Regeringen har däremot prutat bort nästan halva detta äskade anslag. Man har också prutat på investeringar som är väsentliga för att klara nästa vinters trafik.

Varför har regeringen prutat bort ombyggnad av bangården på Stockholms central och en ny driftverkstad i Hagalund? I stället säger regeringen: Var så god och projektera, men några pengar får ni inte. Varför har man strukit trafiksäkerhetsanläggningen i Hagalund? Varför strök man 60 milj. kr. för ombyggnad av vinterkänsliga pendeltåg? Varför har man strukit 4 milj. kr. till lufttorkningsanläggning för Y1-motorvagnarna? Varför strök man 10 milj. kr. för nya växelkryss, som skulle minska störningarna på den södergående trafiken, och varför strök man 20 milj. kr. till nya snöröjningsmaskiner?

Alla dessa investeringar som jag nu har nämnt skulle ha stor betydelse i ansträngningarna för att minska nästa vinters problem, och de hade inrymts i den satsning som socialdemokraterna föreslår i motionen 1894.

För att komma till rätta med de rent organisatoriska bristerna inom SJ begär vi att regeringen före nästa vinter återkommer till riksdagen med en

redovisning över vilka organisatoriska åtgärder som har vidtagits inom SJ. Vinterns trafikkaos måste rimligen ha gett SJ erfarenhet av var bristerna finns, och vi anser att det är viktigt att riksdagen får en redovisning över de förändringar som krävs för att få en god vinterberedskap.

Som vi vidare påpekar i vår reservation 3 är det viktigt, inte minst inom verkstadssektorn, att utnyttja möjligheterna till att ytterligare höja effektiviteten. Vi pekar i reservationen på en rad olika möjligheter. Även i budgetpropositionen påpekar kommunikationsministern att SJ bör ta till vara sina möjligheter till rationalisering och effektivitet.

Herr talman! Trots att kommunikationsministern inte är närvarande i kammaren kan jag i detta sammanhang inte låta bli att påpeka att det är minst sagt anmärkningsvärt när man hör att kommunikationsministern efter en kommunal uppvaktning direkt lägger sig i SJ:s interna detaljplanering. Jag tänker då på SJ:s revision av spårlägningsmaskiner – BA-maskiner, som de internt kallas. Här håller man på verkstadssidan som bäst på att lägga upp en rationell hantering av dessa komplicerade maskiner när Claes Elmstedt hoppade in på arenan och medverkade till att detta arbete splittrades upp på flera verkstäder, vilket utan tvivel medför en lägre effektivitet och rationaliseringsproblem, vilket går stick i stäv mot vad som sägs i budgetpropositionen.

Jag frågar mig: Tillhör detta verkligen en departementschefs arbetsuppgifter? Jag är övertygad om att man inom SJ har minst lika stor kompetens att klara de arbetsuppgifterna.

Slutligen, herr talman, kan jag inte underlåta att något kommentera centerreservationerna 5 och 9 med Rune Torwalds namn i spetsen. Jag gör det också med tanke på att Anna Wohlin-Andersson står härnäst på talarlistan.

Jag bortser nu ifrån att det i reservation 5 förekommer ett rent sakfel. Man kräver där att samtliga av SJ nu trafikerade bandelar skall ingå i riksnätet. Det betyder att staten under så lång framtid som över huvud taget kan överblickas skall garantera trafiken på varenda bankilometer där man i dag kör tåg. Inga banstumpar kan nedläggningsprövas, och staten skall ha betalningsansvaret.

Denna uppfattning må man givetvis ha i centern. Men i reservation 9 slår man samtidigt fast att 1979 års trafikpolitiska beslut innebar att ett stort antal banor skall bli föremål för prövning när det gäller fortsatt persontrafik. I reservationen skriver man vidare att det fram till den 1 juli 1983 bör finnas god tid att genomföra de ytterligare utredningar som krävs för väl genomtänkta beslut i nedläggningsfrågorna.

Detta går ju inte ihop. Och dessa skrivningar står en departementssakkunnig bakom!

Jag och Rune Torwald satt med i den utredning som berörs i reservation 9. Där gjorde Rune Torwald ett vederhäftigt jobb. Men menar Rune Torwald allvar med de ställningstaganden han stod bakom i den utredningen kan han omöjligt skriva under reservation 5. Det går inte att samtidigt kräva att alla i dag trafikerade bandelar skall ingå i riksnätet, rustas upp och garanteras

Nr 127

Torsdagen den
22 april 1982

Statens järnvägar
m. fl. anslag

Torsdagen den
22 april 1982

*Statens järnvägar
m. fl. anslag*

trafik, och att man samtidigt den 1 juli 1983 skall börja nedläggningspröva ett stort antal banor.

Ni yrkar avslag på det socialdemokratiska förslaget om ökat investeringsanslag. Men skulle reservation 5 vinna riksdagens gehör krävs det de närmaste åren investeringsökningar som går långt utöver vad vi har föreslagit. Har ni inom centern över huvud taget reflekterat över konsekvenserna av ert förslag?

Herr talman! Även om vi på vissa punkter är kritiska mot SJ har våra förslag stöd av både de fackliga organisationerna och andra instanser. Jag vill med detta yrka bifall till de socialdemokratiska reservationerna och avslag på reservationerna 5 och 9.

Anf. 55 ANNA WOHLIN-ANDERSSON (c):

Herr talman! När riksdagen våren 1979 fattade beslut om trafikutskottets betänkande om ny trafikpolitik delades SJ:s spårnät upp i dels ett riksnät, dels vissa bandelar där frågan om fortsatt persontrafik skulle prövas. Mot detta protesterade centern redan då. Vi menade att riksnätet för persontrafik t. v. skulle utgöras av alla de banor som då trafikerades. Vi vidhöll denna uppfattning också i fjol, och gör så även i år.

Redan 1979 befarade vi att om en del banor lämnades utanför riksnätet så skulle SJ ta detta till intäkt för att eftersätta underhållet på dessa banor.

Det stora antal motioner som vi i dag behandlar, som gäller upprustning av bandelar i så gott som varje län i vårt land, visar att det fanns fog för dessa farhågor. Lämnade åt sitt öde och gående en oviss framtid till mötes får dessa bandelar inte en chans att visa vilken roll de skulle kunna spela i framtidens transportnät. Med en nedsliten bana, dåliga vagnar och en tidtabell som inte passar stora resandegrupper har dessa linjer små chanser att utgöra det konkurrenskraftiga alternativ till busstrafik och lastbilstrafik som de från regionalpolitiska, energimässiga och servicemässiga synpunkter borde kunna utgöra.

Det bästa sättet att förhindra en fortsatt utveckling i denna negativa riktning och ge även dessa bandelar en ordentlig chans att konkurrera är att hänföra alla nu trafikerade bandelar till riksnätet. Denna åtgärd ger dessutom de regionala huvudmännen möjlighet att förutsättningslöst och utan alltför stark tidspress pröva hur de vill lösa sina trafikförsörjningsproblem och om de vill och kan använda sig av järnvägen i sin regionala trafikplanering.

Ett exempel på hur fel åtgärden att dela upp järnvägsnätet i ett riksnät och en del utanför detta är bandelen Bjärka/Säby-Västervik. Riksdagsbeslutet berörde de för Östergötlands och Kalmar län gemensamma bandelarna Linköping-Hultsfred och Bjärka/Säby-Västervik. Enligt riksdagsbeslutet fördes bandelen Linköping-Hultsfred till riksnätet, medan bandelen Bjärka/Säby-Västervik hamnade i den grupp för vilken ytterligare utredningar skulle göras. I enlighet med riksdagsbeslutet har regeringen gett SJ i uppdrag att utarbeta en plan för upprustning av riksnätet. Riksdagens beslut får

därför den effekten att av de båda nämnda bandelarna kommer den ena att rustas upp, medan den andra kan bli nedläggningshotad.

Resandeundersökningar visar att bandelen Bjärka/Säby-Västervik har betydligt högre resandefrekvens än övriga bandelar som inte har tillförts riksnätet. Därtill kommer att bandelen har en betydligt högre resandefrekvens än många av de bandelar som har införlivats med riksnätet. På bandelen finns således ett omfattande resande trots att banan f. n. är dåligt underhållen, vagnparken nedsliten och tidtabellen lagd så att den inte passar arbets- och skolresor. Om de här sakerna förbättras, vilket rimligtvis borde ske om banan tillfördes riksnätet, skulle antalet resande med säkerhet öka ytterligare. Bandelen Bjärka/Säby-Västervik bör därför med det snaraste införlivas med riksnätet.

Inlandsbanans speciella betydelse kommer Karin Israelsson senare att beröra.

Med det anförda ber jag, herr talman, att få yrka bifall till reservation 5 på samtliga punkter.

Motionsledes har framförts en rad yrkanden om upprustning av skilda järnvägslinjer och bandelar.

Från centerns sida hävdar vi att i ett läge med begränsad tillgång på investeringsmedel måste målsättningen vara att skapa en åtminstone godtagbar standard på alla järnvägsbanor framför att öka standarden på ett fåtal trafikstarka bandelar. Mot denna bakgrund anser vi att SJ under de närmaste åren bl. a. måste prioritera den upprustning m. m. av bandelar som motionärerna kräver, eftersom trafiken i annat fall snart måste avvecklas eller hastighetsbegränsningar eller annan försämring av servicen av trafik-säkerhetsskäl tillgripas.

På grund av det anförda och med anledning av motionsyrkanden bör riksdagen alltså ge regeringen till känna hur SJ bör prioritera sina banupprustningar under de närmaste åren.

Jag yrkar bifall till reservation 7.

På s. 34 i trafikutskottets betänkande nr 22 tas frågan om ett nytt driftersättningsssystem till SJ upp. Vi centerpartister instämmer i den kritik som såväl föredraganden och 1981 års separatredovisningssakkunniga som utskottets majoritet har mot nuvarande driftersättningsssystem. Ett nytt ersättningsystem behövs som så långt som möjligt preciserar de tjänster som staten köper av SJ samtidigt som rationaliseringsverksamhet stimuleras även på de ersättningsberättigade banorna. Vi delar också utskottsmajoritetens uppfattning att det är angeläget att det nya ersättningsystemet kan träda i kraft snarast möjligt.

Däremot anser vi att utskottsmajoriteten har för bråttom när den med de sakkunnigas utredningsförslag som grund redan till nästa års riksmöte vill få fram en samlad bedömning av hur det framtida järnvägsnätet skall se ut och hur de regionala huvudmännen vill och kan använda järnvägen inom sina resp. områden. Mot bakgrund av dels att den treåriga försöksperioden med lågprissatsning m. m. inte går ut förrän den 30 juni 1982, dels att systemet med de regionala trafikhuvudmännen i de fem västsvenska länen, såvitt nu

kan bedömas, inte träder i funktion förrän den 1 juli 1983 bör det finnas god tid att genomföra de ytterligare utredningar som behövs för väl genomtänkta beslut i dessa frågor och goda möjligheter för de regionala trafikhuvudmännen att med detta utredningsmaterial som bakgrund pröva hur de kan använda järnvägen i sitt framtida transportnät.

Med detta yrkar jag, herr talman, bifall till reservation 9.

Anf. 56 RUNE JOHANSSON (s) replik:

Herr talman! Jag funderade ett tag över varför kommunikationsministern inte finns här i kammaren när vi behandlar järnvägsfrågor. Men anledningen börjar nu stå klar för mig. Då hade han förmodligen fått svara på frågan varför centerpartisterna i riksdagen har en annan uppfattning än han själv har när det gäller det framtida riksnätet.

Låt mig citera ur betänkandet från 1981 års separatredovisningsakkunniga – något som den sakkunnige i departementet ställer sig bakom:

”De sakkunniga som inte haft underlag att närmare bedöma denna fråga men som håller för sannolikt att *ytterligare någon bandel* med interregional betydelse bör tillföras riksnätet föreslår att frågan snarast blir föremål för särskilda överväganden — — .”

Jag skulle vilja fråga Anna Wohlin-Andersson: Vad är det som har gjort att ni på den korta tiden sedan utredningen framlade sitt förslag så helt har fått klart för er att samtliga nu trafikerade bandelar skall in i ett riksnät?

Jag håller med om att det riksnät som vi i dag har säkert bör kompletteras med ytterligare bandelar. Men att däremot föreslå att samtliga bandelar under överskådlig framtid skall ingå i ett riksnät, Anna Wohlin-Andersson, kallar jag för ett dubbelspel, som jag inte tror att ni kan mena allvar med, när ni samtidigt begär förslag om hur det framtida riksnätet skall se ut. Det har ni ju krävt i reservation 5. Ni har redan slagit fast hur det framtida riksnätet skall se ut.

Argumentet att ett bifall till era reservationer skulle hjälpa länstrafikhuvudmännen att lösa sina kommunikationsproblem i framtiden tror jag inte är med sanningen överensstämmande. Ni skapar i stället problem, om ni får gehör för era reservationer. Ett stort antal banor, som i dag inte tillhör riksnätet, har en kostnadstäckning, som inte ens uppgår till 10 % av de direkta tågstäckningarna. Det är inte rimligt att kräva att länstrafikhuvudmännen i all framtid skall betala för tjänster på ett sådant nät. Denna sak måste prövas ordentligt.

Anf. 57 ANNA WOHLIN-ANDERSSON (c) replik:

Herr talman! Beträffande det allra sista som Rune Johansson anförde vill jag framhålla att det viktiga för centerpartiet är att de regionala huvudmännen, när de en gång skall göra denna prövning, skall kunna pröva en bana, som är i ett sådant skick att den fortfarande utgör ett konkurrenskraftigt alternativ till busstrafiken. Annars blir denna prövning sned redan från början.

I reservation 9 redovisar vi det beslut som riksdagen fattade 1979 och den

handläggningsordning som då fastställdes i strid mot centerns uppfattning redan vid det tillfället. I reservation 5 säger vi att vi, även om majoriteten har sin uppfattning, vill ge till känna hur vi anser att man bör arbeta för att ta reda på vilka järnvägar som skall finnas kvar i framtiden.

Sedan ytterligare några ord till Rune Johansson beträffande kommunikationsministerns sätt att behandla denna fråga. Bertil Zachrisson sade att borgerliga ministrar har en särregen förmåga att strunta i vad riksdagen har beslutat. Kommunikationsministern har alltså en skyldighet såsom statsråd att följa riksdagsmajoritetens beslut från 1979, men vi centerpartister som är riksdagsledamöter anser fortfarande att vi är oförhindrade att driva den linje som vi drev 1979, 1980 samt 1981 och nu driver 1982.

*Statens järnvägar
m. fl. anslag*

Anf. 58 RUNE JOHANSSON (s) replik:

Herr talman! Jag skall försöka att agera på ett sådant sätt att Anna Wohlin-Andersson känner igen mig från utskottet.

Anna Wohlin-Andersson säger att en av funderingarna bakom centerns förslag är att länshuvudmännen skall få avgöra vilka banor som det skall vara järnvägstrafik på. Menar Anna Wohlin-Andersson att det avgörandet skall ske ute i länen? Jag hade för mig att det är riksdagen som fastlägger hur ett framtida riksnät skall se ut. Är det någon annan handlingsordning som ni har gått in för nu?

Min fråga är: Kräver ni, som i reservation 5, att samtliga nu trafikerade bandelar i Sverige skall ingå i ett framtida riksnät eller gör ni det inte? Det kan vara bra för kammarens ledamöter att få det till protokollet så att det klart framgår på vilket ben ni står.

Sammanfattningsvis, herr talman, måste jag konstatera att centerpartisterna här har trampat i klaveret ordentligt. Sedan hjälper det inte att de försöker smyga tillbaka foten i hopp om att ingen skall ha upptäckt någonting. Det skorrar ändå lika illa, oavsett hur ni försöker.

Anf. 59 ANNA WOHLIN-ANDERSSON (c) replik:

Herr talman! Ja, Rune Johansson, det kräver vi.

Det viktiga för centern är att man använder de upprustningsmedel som man har i dag till att åtminstone bibehålla nuvarande standard även på de banor som hittills varit utanför riksnätet. I annat fall riskerar vi – det har jag sagt förut, och jag säger det igen – att flera av dessa banor blir så dåliga att SJ måste sätta ned tåghastigheten, minska vikten på transporterat gods, dra in tåg- och vagnslasttrafik, allt åtgärder som leder till ännu lägre person- och godstrafik, vilket i sin tur leder till att banorna riskerar att läggas ned, innan de fått en ordentlig möjlighet att visa vilken roll de skulle kunna spela i framtidens transportnät.

Det är detta som är så viktigt för centern.

1979 sade trafikutskottets majoritet att vid avgränsningen av ett riksnät för persontrafik bör "hänsyn tas till att riksnätet bör ge anknytning till grannländernas järnvägsnät och att det bör främja en aktiv närings-, regional- och lokaliseringpolitik och tillgodose totalförsvarsynpunkter".

Vi menar nu liksom då att det bästa sättet att förverkliga dessa mål är just att ta in alla nu trafikerade bandelar i riksnätet.

Vad beträffar länshuvudmännen sade utskottet 1979 – jag tror att det var ett enigt utskott – att man skulle fästa det allra största avseende vid hur länshuvudmännen ville ha det med järnvägen inom sitt regionala område.

Anf. 60 OSWALD SÖDERQVIST (vpk):

Herr talman! Vänsterpartiet kommunisterna har under en följd av år fört fram krav om förbättrad service i samband med järnvägstrafiken. Det har gällt förbättrade stationsbyggnader på olika ställen, och det har gällt vissa bestämda och beskrivna områden på själva tågen.

Vi har upprepat de här motionerna också i år. Den första handlar om generella förbättringar av den service man kan kräva att kollektivresenärerna på våra järnvägar skall ha.

Det har konstaterats tidigare i debatten, och jag tänker inte ge mig in i ytterligare sådana utläggningar, att kollektivtrafiken har ökat kraftigt, att vi har fått en helt annan utveckling än som har varit tidigare, men att det olyckliga beslutet från 1960-talet fortfarande ligger oss i fatet när det gäller kollektivtrafiken på järnvägsnätet. Det har inte minst manifesterat sig i utseendet – eller kanske vi skall säga det dåliga utseendet och förfallet – hos våra järnvägsstationer. Under en tid när man höll på att mer eller mindre avveckla järnvägsnätet i Sverige fick också järnvägsstationerna förfalla. De hölls inte i skick. Väntsalarna och allt som hör till en sådan plats hölls inte i ordning. De svenska järnvägsstationerna är ju välkända för sin tråkighet, tristhet och dåliga komfort. Detta finns beskrivet både i litteraturen och på annat sätt.

Med den ökande reseverksamhet vi nu har finns stora behov av att rusta upp järnvägsstationerna igen. Vi har tidigare från vpk:s sida gjort jämförelser med vad man ansett sig kunna kosta på våra flyghallar på olika platser där flygplanen startar och landar. Då tänker jag inte på en sådan plats som Arlanda, som är vårt fönster mot världen. Detta gäller över huvud taget för inrikestrafiken. Där är det en helt annan standard än vad man erbjuder på järnvägsstationerna. Vi har därför upprepat kravet.

Jag tycker det är ganska kallsinnigt av utskottet att bara hänvisa till att det är SJ:s sak att inom ramen för sin budget se till att detta blir genomfört. Det är en viktig fråga som berör många människor varenda dag, och den bör enligt vår uppfattning få större uppmärksamhet. Det bör satsas mera pengar på detta än hittills.

I samma motion har vi tagit upp komforten på själva tågen. Vi har länge krävt förbättrad service när det gäller servering. Vi har haft olika synpunkter skilda år, men fortfarande kvarstår att på vissa tåg med restider på både två och tre timmar finns ingen möjlighet att få servering eller någon förtäring. Det tycker vi är mycket dåligt.

I den mån man inte kan lösa detta med AB Trafikrestauranger och få ambulerande kafévagnar eller liknande har vi föreslagit någon form av kioskservice på tåg. Det är ganska enkelt, fordrar inte så stort utrymme och

drar inte så höga kostnader, men det skulle förbättra förhållandet avsevärt för resenärerna. Det är alltså ett viktigt krav som vi tagit upp i vår motion.

En annan sak som vi också observerat och som är välkänd för alla som rest med barn på våra svenska järnvägar är den dåliga service som ges barnfamiljer när de åker tåg. Det är i dag många barnfamiljer som åker tåg. Var och en som själv åkt med ett barn, större eller mindre, en längre eller kortare sträcka vet att det är ganska jobbigt och påfrestande.

Vi tycker därför att det vore ytterst lämpligt att åtminstone på längre sträckor införa fler barnkupéer, inte bara av den typ som nu finns och som är avsedda mera för spädbarn och vårdare, utan någon typ av utrymme där man kan låta barn i olika åldrar få litet mera plats. Man kan tänka sig att utnyttja utrymmen i de nuvarande förstaklassvagnarna, t. ex. salongsdelar av äldre typ. Man kan plocka bort fåtöljerna och göra det litet mera barnvänligt. Där skulle det finnas möjlighet för barn att vistas på annat sätt än att bara vara hänvisade till sin egen plats, sin egen kupé eller korridorerna i tåget.

Detta berör också många människor. Det är som sagt fler och fler som åker tåg, speciellt bland barnfamiljer genom familjerabatt och annat som nu finns. Detta är alltså ett mycket välmotiverat och viktigt krav som jag tycker att utskottet inte behandlat seriöst, utan bara avfärdat med några få rader på samma sätt som övriga förslag från vpk:s sida, i och med att man säger att detta är SJ:s huvudvärk. SJ skall se till att ordna detta inom löpande budgetramar.

Denna fråga borde utskottet ta mera fasta på. Nu finns det möjlighet för riksdagen att på ett bättre sätt ta ställning till den och inte bara överlämna den till ett statligt verk. Detta gäller viktiga områden som berör medborgarna väldigt mycket. I det sammanhanget har vi också i en partimotion tagit upp förbättrade möjligheter för handikappade. Här har utskottet skrivit betydligt utförligare och i stort sett hållit med om vad vi har sagt i de här frågorna. Man är dock inte beredd att ta några reella initiativ utan hänskjuter frågan till SJ och säger att SJ har beställt handikappanpassade vagnar och att man först får se hur den försöksverksamheten utfaller. Faktum är att det fortfarande förekommer – vilket jag kan studera då och då när jag åker tåg mellan Uppsala och Stockholm – att handikappade lyfts upp med gaffeltruck och sätts in i godsfinckor för att på så sätt transporteras därför att det inte går att få in rullstolar i vanliga järnvägsvagnar. Detta förekommer också på många andra av våra järnvägssträckor, vilket alla riksdagsmän som reser ganska mycket lätt kan konstatera. Men det är ett förhållande som är under all kritik. Att då bara hänvisa till att man nu har beställt handikappanpassade vagnar och att det kommer att bli bättre – det är ett slag i ansiktet på alla som är hänvisade till sådana transporter, framför allt rörelsehindrade, som ibland måste resa långa sträckor. Det är också ett välmotiverat krav som vi här ställer och som vi tycker att man borde ha tagit större hänsyn till.

Med detta vill jag yrka bifall till vpk:s motioner 794 och 1121, som rör service på tågen i allmänhet, bättre barnutrymmen och större hänsynstagan-

Nr 127

Torsdagen den
22 april 1982

*Statens järnvägar
m. fl. anslag*

de samt snabba initiativ för att förbättra förhållandena för de handikappade på våra tåg.

Slutligen har jag och Tore Clacson tillsammans väckt en motion som har mera lokalt inslag. Den gäller järnvägstrafiken i Uppland, enkannerligen de två huvudbanor som går in mot Stockholm från Uppland, dvs. Uppsalapendeln – Stockholm–Uppsala – och järnvägen Västerås–Enköping och in mot Stockholm. I det senare fallet gäller det huvudorten i södra delen av Uppsala län, nämligen Bålsta samhälle, där det sedan många år är "tåg förbi". Det finns alltså inga möjligheter att åka tåg därifrån. Det förekommer en omfattande inpendling till Stockholm just från dessa delar. Människorna där är alltså hänvisade till biltransporter till Kungsängen, varifrån de kan ta pendeln, eller också blir det att åka bil hela vägen, naturligtvis. Kommunen går därigenom miste om en mängd skattepengar, med den utformning som bilavdragen har, vilket man skulle undvika. Och det är naturligtvis framför allt en servicefråga. Ett så pass stort samhälle med en så pass stor resandefrekvens som det här är fråga om är helt enkelt fråntaget alla möjligheter att använda kollektiva trafikmedel. Det har ibland framhållits att man skulle låta SL dra ut sina linjer från Kungsängen till Bålsta för att på det sättet förbättra kollektivtrafiken. Men med den erfarenhet vi har fått under den här vintern, och tidigare vintrar, av trafiksäkerheten med SL:s pendeltåg förefaller det alternativet inte särskilt lockande, när flera av SJ:s ordinarie tåg dagligen och stundligen passerar Bålsta station. Det gäller också i det fallet en serviceåtgärd och en ekonomisk fråga, eftersom en sådan åtgärd skulle tillföra samhället mera pengar.

Uppsalapendeln har ju varit uppe till debatt i flera omgångar. De 6–7 milerna mellan Uppsala och Stockholm är en av Sveriges tätast trafikerade järnvägssträckor. Sträckan är mycket luckrativ för SJ – den går med mycket stor vinst, eftersom resandefrekvensen är så hög. Jag skall nu inte uppehålla mig vid den senaste vinterns besvärligheter – som det i och för sig kan sägas mycket om. Under i stort sett varje vinterhalvår har det varit mycket stora besvärligheter på denna sträcka, med många och långa förseningar, tusentals förlorade arbetstimmar och annat elände som följd. Där behövs alltså insatser. För detta behövs det naturligtvis pengar, vilket utskottet borde ha tagit ställning till när man där behandlade den här motionen i stället för att också i det fallet enbart hänvisa till att det är SJ:s uppgift att lösa problemen.

I motionen har jag slutligen tagit upp ett förnyat krav på att man skall överväga återupptagande av trafik på den nedlagda bandelen Uppsala–Enköping. Det fantastiska har inträffat att skolorna i Enköping har måst ändra sina skoltider – genom att börja en kvart tidigare ibland och en kvart senare ibland – på grund av att lokaltrafiken i Uppland inte klarar av transporterna mellan de två orterna Uppsala och Enköping. Denna fråga har vi tidigare haft uppe och med siffror och på annat sätt visat att rese- och godsunderlaget talar för att man i stället skulle kunna ha en lönsam järnvägstrafik på den sträckan. Beslutet nu om att ändra arbetstiderna för skolorna är ytterligare ett bevis på

att de här kraven verkligen är viktiga och har en ordentlig förankring samt att det ligger ett stort behov bakom dem.

Med detta, herr talman, vill jag yrka bifall till motionen 429.

Nr 127

Torsdagen den
22 april 1982

*Statens järnvägar
m. fl. anslag*

Anf. 61 STEN-OVE SUNDSTRÖM (s):

Herr talman! Jag skall i detta inlägg begränsa mig till de socialdemokratiska krav på järnvägsinvesteringar i Norrbotten som finns med i reservation nr 1.

Den inventering som gjorts inom SJ av objekt i Norrbotten avseende både upprustning och omläggning av spår visar att man med relativt kort varsel kan sätta i gång arbeten inom en total kostnadsram av 170 milj. kr., varav 50 milj. kr. under innevarande och nästa budgetår. Det gäller dels upprustning av spår på sträckan Boden–Haparanda, dels linjeomläggningar på sträckorna Bergstråk–Brännberg, Brännberg–Degerbäcken och Jörn–Älvsbyn. Vi förordar alltså från vår sida att dessa arbeten kommer till utförande och att 50 milj. kr. anvisas för budgetåret 1982/83.

I utskottsbetänkandet skriver den borgerliga majoriteten bl. a.:

”Enligt kommunikationsministern kommer regeringen slutligen att positivt pröva möjligheterna att ställa ytterligare anslagsmedel till SJ:s disposition om det visar sig att arbetsmarknadsläget kräver åtgärder från regeringens sida.”

Om jag tolkar denna skrivning rätt, betyder den att de borgerliga bl. a. inte anser att arbetsmarknadsläget i Norrbotten är sådant att man behöver göra investeringar på järnvägens område i detta av arbetslösheten pinade län. Det är en märklig motivering, när det socialdemokratiska förslaget dels ger SJ bättre förutsättningar att fungera i detta län och i landet som helhet, dels ger en viktig sysselsättning. Därför borde det, inte minst bland länets borgerliga ledamöter, som mycket väl känner till den bistra verkligheten på länets arbetsmarknad, vara möjligt att få stöd för de socialdemokratiska kraven på det här området.

Jag yrkar bifall till de socialdemokratiska reservationerna.

Anf. 62 ERIC REJDNELL (fp):

Herr talman! I det betänkande som vi nu har att behandla – trafikutskottets betänkande 1981/82:22 – är det endast ett par frågor jag vill beröra. Det gäller dels frågan om överföring till riksbanenätet av järnvägslinjen Bjärka/Säby–Västervik, dels min motion om museijärnvägstrafik på banan Hultsfred–Växjö.

Under punkten 1.3 i betänkandet behandlas bl. a. Börje Stenssons och min motion nr 1025, om överföring till riksbanenätet av järnvägslinjen Bjärka/Säby–Västervik. Det riksdagsbeslut som brukar betecknas som 1979 års trafikpolitiska beslut innebar bl. a. att vissa trafiksvaga bandelar skulle bli föremål för ytterligare utredningar och att transportrådet i samförstånd med de regionala trafikhuvudmännen skall framlägga förslag till lösningar. Vi anser det olyckligt om beslut efter gjorda utredningar skulle onödigtvis förhållas.

I det här aktuella fallet torde det stå helt klart att norra Kalmar län och södra delarna av Östergötlands län måste få bibehålla sin järnvägsförbindelse med stambanan. Järnvägssträckan har i och för sig ett naturligt upptagningsområde, som vi också framhåller i motionen, men kan givetvis drivas dithän att resenärerna i praktiken ej kan använda sig av den. Genom ytterligare försämringar av vagnmateriel och tidtabeller, både vad gäller turtäthet och vad gäller anslutningstider till stambanan, kan man befara att resandefrekvensen kan sjunka och därmed äventyra banans existens. Argumenten för kravet på överföring av banan till riksbanenätet är så starka att en onödig förhållning av beslutet därom inte kan accepteras. Därför, herr talman, yrkar jag bifall till reservation nr 6. mom. 16 a.

Låt mig därefter gå över till min motion 1981/82:1413 om museijärnvägstrafik på bandelen Hultsfred-Växjö. Den här motionen har väckt ett stort intresse från många håll. Skulle jag ha skrivit motionen i dag, hade den fått en något annan utformning. Nu vet jag nämligen att det finns långt fler entusiaster när det gäller gamla järnvägslinjer och en annorlunda trafik än den vanliga nyttotrafiken än vad jag kunde ana. Det finns många eldsjälur som vill bibehålla såväl nedläggningshotade bandelar som den gamla lok- och vagnmaterielen.

”SJ borde i samråd med turistnäringen i Kalmar län kunna presentera förslag till en kompletterande museijärnvägstrafik under turistsäsong på bandelen Hultsfred-Växjö”, skrev jag i motionen. Tyvärr försvann vid utskriften av motionen ”Kronobergs län” i denna mening. Jag hoppas att turistintendenten i Kronobergs län ursäktar detta misstag.

Intresseföreningen för Växjö järnvägsmuseum är en mycket aktiv förening, som just nu håller på med upprustning av personvagnar. Det gamla ångloket med beteckningen Gp 3042 har man förmodligen helt i ordning vid det här laget. Man samarbetar med Tjustbygdens järnvägsförening i andra änden av banan, och man har långt framskridna planer på olika aktiviteter i sommar. Därmed kan det också konstateras att bandelen Hultsfred-Växjö, som jag tog upp i motionen, var en för snäv begränsning. Hela linjen Växjö-Västervik måste in i bilden.

Inom parentes kan jag nämna att det även i Målilla står ett gammalt smalspårigt ånglok och väntar på att bli upprustat för att kunna tas i bruk på förhoppningsvis den här linjen.

Det har från vissa håll hävdats att man kan befara ett påskyndande av nedläggningen av en bansträckas persontrafik, om man tillåter kompletteringstrafik under semestertid med äldre vagnar och lok. Jag kan inte förstå annat än att man ökar intresset för banan i dess helhet.

Turistintendenten i Växjö har framhållit möjligheten till samtrafik med en av landets äldsta ångbåtar, s/s Thor, som trafikerar Helgasjön och angränsande sjöar med Sveriges sydligaste sluss vid Åby. Det finns de som entusiastiskt talar om hur de i andanom ser s/s Thor lägga till vid den nya brygga som skall byggas vid flygplatsen vid Öjaby. Kanske finns det bland passagerarna några svenskamerikanare, som kommer hem till sin barndoms steniga Smålandsbygd. Tänk att få byta ut flyget mot ångbåten Thor, som i

sin tur lämnar över sina förtjusta turister till ett ångloksdraget tåg. Resan genom det vackra småländska landskapet till Västervik och den vackra Tjustbygden med sin oförglömliga skärgård blir måhända pricken över i för dessa återvändande utvandrare.

Låt mig, herr talman, citera tidskriften Roslags Expressen, som är en tidning för museiföreningen Stockholm-Roslagen Järnvägar. I tidskriftens första nummer i år skriver föreningen följande:

”Tänk att få resa i en abonnerad motorvagn litt YP... att lyssna till boggiernas rasslande över rälsskarvarna... att lyssna till tyfonens varnande stämma när motorvagnen rusar fram i 65 kilometer i timmen genom det fagra småländska landskapet... att se de närmast exotiska stationsnamnen Evedal, Brittatorp. Tuna och Hjorted susa förbi utanför fönstret... att trampa på det frasande banvallsgruset utanför Braås välsköta stationshus... att färdas genom lövtunnlar och utmed klarblå sjöar till tonerna av en arbetande Scania-diesel... att vinka till tågklararen i Jenny... allt detta och mycket mer har Du chansen att få uppleva som deltagare i ROSLAGSEXPRESSENS SOMMARRESA PÅ SMALSPÅRSBANAN VÄXJÖ-HULTS-FRED.”

Det här citatet visar att det inte bara var Svenska Järnvägsklubben som firade sitt 20-årsjubileum år 1978, genom att ordna en serie resor på den smalspåriga linjen Växjö-Västervik.

I dag har vi ett alltmer ökande intresse för våra nedläggningshotade järnvägar. Jag tycker att Kalmar läns turistnämnd har tolkat den frågan förträffligt i ett remissvar till kommunstyrelsen i Västervik. Låt mig därför till sist, herr talman, citera även några rader ur detta brev:

”Många järnvägsälskare finns såväl inom som utom landet och denna skara ökar i takt med järnvägarnas nedläggning. För denna grupp är framförallt mindre järnvägar, som fortfarande trafikeras, ett dragplåster när det gäller kampen om turister.

Bandelen Västervik-Hultsfred utgör en bit av den unika bandelen Västervik-Växjö, som är den enda smalspåriga järnvägen i landet med reguljär trafik. Denna sträckning är mycket välkänd och en marknadsföring av detta stycke unika järnvägshistoria borde vara av intresse för såväl Sveriges Turistråd som dess utlandskontor.”

Till dessa tänkvärda ord vill jag också lägga det faktum att SJ fr. o. m. årsskiftet 1981-1982 har ändrat sina bestämmelser för museitågstrafik, vilket gör det lättare för föreningar inom detta område att få tillgång till vissa bandelar. SJ säger att förutsättningarna radikalt har förändrats under den tid som trafikavtalen med museiföreningar har varit gällande. Intresset för att bevara, att visa äldre rullande järnvägsmateriel i drift och att återskapa äldre järnvägsmiljöer har blivit allt större, säger SJ. Vidare, säger man, har f. n. ett tiotal föreningar med anslutning till spåranläggningar och rullande materiel, som kan framföras på SJ:s järnvägar. SJ är därför helt ense med föreningarna om att tidigare gällande föreskrifter inte var anpassade till dagens förutsättningar. SJ har därför omarbetat gällande trafikföreskrifter. Dessa – tillsammans med taxefrågor och ärenden i anslutning till trafik med

museifordon – har samlats och intagits i en ny SJ-författning, nr 690, Museitågstrafik.

Med det anförda vill jag, herr talman, yrka bifall till reservation nr 8 liksom till reservation nr 6, moment 16 a, som är fogade till betänkandet, vilket jag tidigare framfört. F. ö. yrkar jag bifall till utskottets hemställan.

Anf. 63 ARNE ANDERSSON i Gamleby (s):

Herr talman! Efter Eric Rejdnells inlägg finns det kanske inte mycket mer att säga. Det omfattade det mesta av ut- och invandring, museer, lyrik och en del andra saker. Men trots det skall jag med några ord beröra järnvägslinjen Bjärka/Säby–Västervik, med anledning av en motion som jag tillsammans med några riksdagskolleger väckte under den allmänna motionstiden.

Det trafikpolitiska beslutet från 1979 förde över huvuddelen av järnvägsnätet till riksbanenätet. Enligt samma beslut skulle några bandelar utredas och utvärderas, för att man senare skulle ta ställning till vart de skulle höra, om de skulle läggas ner eller om de skulle föras över till riksbanenätet. I det sammanhanget fördes också bandelen Linköping–Hultsfred över till riksbanenätet, medan bandelen Bjärka/Säby–Västervik hamnade bland de bandelar som ligger utanför riksbanenätet. Dessa båda bandelar har praktiskt taget likartade behov i trafiksystemet och uppfyller samma krav. Det verkar faktiskt som om det är litet slumpartat – åtminstone i detta avseende – vart den ena eller den andra bandelen hänfördes.

Av den trafikpolitiska propositionen framgår att bandelar som är betydelsefulla länkar i interregionala förbindelser eller förbindelser mellan primärt centrum och stambanorna bör föras till riksbanenätet. Antalet resande på banorna skall också vara relativt omfattande, och antalet interregionala resenärer skall uppgå till en viss nivå. Jag vill påstå att bandelen Bjärka/Säby–Västervik uppfyller de krav som finns uttalade i 1979 års beslut.

Jag vill nämna att detta har stor betydelse för näringslivet och kommunerna i de berörda områdena. Kommunerna i Västervik, Åtvidaberg och Linköping har vidtagit en serie åtgärder för att redovisa detta, och man har gjort egna utredningar som har redovisats också för transportrådet. Ur regionalpolitisk synvinkel vore det katastrofalt om bandelen inte kunde överföras till riksbanenätet. Den allmänna utvecklingen inom kommunikationsområdet är ju dessutom sådan att det står ganska klart att vi i framtiden i högre grad än nu måste använda de kollektiva och energibilligaste kommunikationsmedlen.

Utredningarna om järnvägslinjerna pågår f. n. Men det är angeläget att de blir klara, så att SJ för sin del vet vad statsmaktens beslut innebär och vad man skall satsa på. Det går knappast att anklaga SJ för att inte satsa på de bandelar som nu håller på att utredas. Hur skulle SJ kunna göra det, när osäkerheten är total? SJ måste få ett underlag för att kunna göra dessa satsningar, och därför är det angeläget att utredningarna blir klara och presenterade, så att ställningstaganden kan göras om banornas framtida status i järnvägsnätet.

Tillsammans med ett antal riksdagskolleger med olika partitillhörigheter har jag väckt en motion, nr 1981/82:778. I den motionen yrkas att bandelen Bjärka/Säby-Västervik skall tillföras riksbanelnätet. En liknande motion, 1981/82:1418 med Erik Wörnberg som första namn, föreligger också. Med anledning av motionerna har reservation anförts i utskottsbetänkandet av Birger Rosqvist och Eric Rejndell.

Herr talman! Jag yrkar bifall till reservationen nr 6 under momentet 16 a.

Anf. 64 BERTIL MÅBRINK (vpk):

Herr talman! Jag har tre "järnvägsstumpar" som jag skulle vilja säga någonting om, och jag skall försöka fatta mig kort.

Till att börja med gäller det bandelen Hudiksvall-Ljusdal. Jag har i motionen 1854 föreslagit att den skall överföras till riksnätet samt att det på den skall göras vissa upprustningsarbeten. Jag skall begränsa mig till att motivera varför bandelen Hudiksvall-Ljusdal bör överföras till riksnätet.

Om inte en sådan överföring sker, finns risken att denna bandel så småningom läggs ner. Jag menar att det är god samhällsekonomi att behålla de järnvägslinjer, bl. a. denna, som fortfarande finns kvar. Jag har svårt att se det förnuftiga i att exempelvis transportera gods på landsväg från Ljusdal till Hudiksvall eller vice versa, när det finns en järnväg. Jag har också väldigt svårt att förstå varför människor skall tvingas använda personbilar i allt större utsträckning för att resa till någon eller några platser mellan exempelvis Hudiksvall och Ljusdal, när det finns en järnväg. Visst kan man använda den låga resandefrekvensen som ett argument för att lägga ner persontrafiken exempelvis på nämnda bandel. Det argumentet använder som bekant byråkraterna både inom SJ och i kanslihuset. Man kan på så sätt visa att bandelen går med förlust. Men om nämnda byråkrater räknade in energikostnader, vägsplitage, miljökostnader och olycksfallskostnader, skulle man få ett helt annat resultat när det gäller avvägningen mellan vägtransporter och järnvägstransporter. Det skulle bli till fördel för att man skulle använda järnvägen.

Om man dessutom ändrade turlistorna och anpassade dessa till arbetstider och skoltider, skulle också resandecunderlaget öka betydligt.

Sådana här offensiva åtgärder kombinerade med lågprissatsningen samt – inte minst viktigt – bandelens regional- och sysselsättningspolitiska betydelse motiverar att bandelen överförs till riksnätet. Då blir också bandelarnas fortsatta existens garanterad.

I reservation 5 har centern varit vänlig nog att yrka bifall till kravet i den här motionen, och jag vill därför yrka bifall till reservation 5.

I motion 596 yrkas på en upprustning av järnvägssträckan Växjö-Västervik. Jag skall kort argumentera för det kravet.

Bandelen har betydelse ur regional- och sysselsättningspolitisk synpunkt. Dessutom visar det sig att det skett en markant ökning av resandefrekvensen på den här bandelen. Vid exempelvis Åseda station har man noterat en 60-procentig ökning av antalet sålda biljetter och en ökning av biljettintäk-

terna med 20 % trots lågprissatsningen. En annan viktig bit i min argumentation för upprustningen av bandelen är att kommuner, företag och människor i de orter som berörs av banan på senare år allt kraftigare krävt en upprustning.

Även här har centern visat sitt intresse och i reservation 7 yrkat bifall till denna motion, och jag har heller inte annat yrkande än om bifall till reservationen.

Herr talman! Sist skall jag plädera för motion 781 av Raul Blücher. I den motionen finns två yrkanden: för det första att riksdagen uttalar att Nordmark-Klarälvens Järnvägar AB inte bör tillåtas riva upp järnvägsrälsen mellan Deje och Karlstad och för det andra att riksdagen hemställer hos regeringen om åtgärder, så att godstrafiken kan utvecklas och persontrafiken återupptas på järnvägen Karlstad-Hagfors och att denna järnväg moderniseras.

Nu säger utskottet att regeringen gett länsstyrelsen i Värmland i uppdrag att utreda förutsättningarna för att återuppta person- och godstrafiken på NKIJ-banan i dess helhet. Uppdraget skall skriftligen redovisas till chefen för kommunikationsdepartementet senast den 1 maj 1982. Detta är i och för sig bra, men det ger ju inga garantier för det som föreslås i motionen. I sammanhanget bör påminnas om att Chalmers tekniska högskola på uppdrag av bl. a. Forshaga kommun gjort en utredning och kommit fram till vissa positiva slutsatser om exempelvis återupptagande av persontrafiken mellan Hagfors och Karlstad. Nämnas bör också att namninsamlingen våren 1981 resulterade i över 8 000 namnunderskrifter, där kraven var att godstrafiken på banan skall utvecklas, att järnvägen skall moderniseras och att persontrafiken återupptas.

Med detta, herr talman, yrkar jag bifall till motion 781 av Raul Blücher.

Anf. 65 KARIN ISRAELSSON (c):

Herr talman! Först till Sten-Ove Sundström: Han efterlyste i sitt anförande satsningar på järnvägsnätet i Norrbotten. Jag kan meddela honom att regeringen i dag har beviljat 53 milj. kr. just för det ändamålet. Den bön Sten-Ove Sundström riktade till regeringen effektuerades alltså snabbt och med råge.

Till Arvidsjaur har ett fredsförband lokaliserats. Där utbildas värnpliktiga från hela landet, men till mycket stor del kommer de från Norrbottens län, Västerbottens län och Jämtlands län. En förutsättning för att utbildningen av de värnpliktiga skall ske friktionsfritt är att deras transporter till och från utbildningsorten sker så rationellt som möjligt.

Diskussioner om ett flygfält i nära anslutning till fredsförbandet pågår och har pågått ända sedan planeringen av den nya verksamheten påbörjades. Av skilda orsaker har man inte i dag kunnat realisera byggandet av ett flygfält. Lokaliserings- och ekonomifrågor har exempelvis inte kunnat lösas. Planeringsarbetet fortskrider och bör så göra.

Behovet av transporter kvarstår för de värnpliktiga som bor så till att de i

dag inte kan utnyttja eller inte ens i framtiden kan nyttiggöra sig en flygförbindelse, utan där transporterna får ske med buss eller med egen eller förhyrd bil.

Inlandsbanan är där en befintlig resurs, som borde kunna utnyttjas på ett betydligt bättre sätt. Inlandsbanan, med sina tvärbanor mot stambanan, ger i dag goda förutsättningar för förbindelser med ett stort antal orter i Sverige, inte minst i den region där Arvidsjaur's fredsförband har sitt verksamhets- och upptagningsområde.

I dag ingår i riksnätet bandelen från Östersund till Storuman, men Inlandsbanan slutar inte i Storuman utan fortsätter mot Arvidsjaur och Gällivare. Där håller sträckan mellan Slagnäs och Arvidsjaur på att rustas upp. 5 milj. kr. kommer här till stor nytta, och arbetet skall vara slutfört 1982.

Men för sträckan mellan Slagnäs och Storuman finns det också ett stort behov av upprustning, och av arbetsmarknadsmässiga skäl vore det en väl förankrad åtgärd att skapa arbetstillfällen genom satsningar på upprustning av den bandelen.

Stora kostnader har nedlagts vid tillkomsten av Inlandsbanan. Transport av timmer, malm, torv och flis kan ge god ränta på det nedlagda kapitalet. Tyvärr fick vi inlandsbor uppleva den medvetet drivna trafikpolitik som hotade hela Inlandsbanans existens. Den utvecklingen har nu vänt, och vi hälsar detta med glädje. De satsningar på rekreation och turism i dessa områden som har skett och sker kräver också goda förbindelser och kommunikationer. Ett markant ökat användande av Inlandsbanan som kommunikationsled har förmärkts de senaste åren. Detta har åstadkommits genom rabattsystemets utformning och en viss ändring av turtätheten till fördel för de resande och dem som bor längs Inlandsbanan.

Men här finns åtskilligt mer att göra. I motion 1981/82:1392 har Stina Eliasson och jag tillsammans med Eivor Nilson och Filip Johansson pekat på förhållandena i Arvidsjaur när det gäller behovet av goda kommunikationer. Här ser vi motionärer det som ett stöd för de länshuvudmän som har att ansvara för kollektivtrafiken om bandelen Storuman–Arvidsjaur–Gällivare tillförs riksnätet. Skall man effektivt utnyttja Inlandsbanan måste man se till att den i hela sin längd ges samma förutsättningar att fungera. Detta gäller även de tvärförbindelser vi tagit upp i vår motion.

Utskottet har uppmärksammat vårt yrkande och de speciella skäl som talar för en anpassning av persontrafiken till och från Arvidsjaur och hänskjuter den frågan till de regionala trafikhuvudmännen. Men utskottet fullföljer inte sin inställning genom att föreslå det stöd det skulle innebära att låta dessa bandelar ingå i riksnätet. Att ett sådant uttalande skulle hindra en fortsatt planering för att lösa flygplatsproblemet – vilket har framförts i den lokala debatten – finns det inget fog för att påstå. Resandeströmmen till och från Arvidsjaur utgörs inte enbart av sådana som kan nyttiggöra sig flyget som kommunikationsmedel, utan järnvägen är här ett bra alternativ ur många synpunkter. Därför ser vi det som nödvändigt att ta till vara de resurser som redan finns och som kommer att behövas.

Våra yrkanden rörande anslutning till riksnätet finns med i reservation 5 till utskottets betänkande. Jag yrkar, herr talman, bifall till reservationerna 5 och 7 av Rune Torwald m. fl.

Anf. 66 ELVY NILSSON (s):

Herr talman! Vi socialdemokratiska ledamöter från Värmland har i motioner också i år aktualiserat en rad åtgärder, som är angelägna av såväl trafikpolitiska som sysselsättningspolitiska skäl. Värmland har nämligen aldrig tidigare upplevt en så allvarlig sysselsättningskris som nu. Sålunda noteras vid de värmländska arbetsförmedlingarna över 8 000 arbetssökande, som har att konkurrera om ett par hundra lediga platser. I det läget gäller det att ta till vara varje upptänkligt tillfälle att skapa meningsfull sysselsättning för dessa människor. Och kan sysselsättningen kanaliseras till arbeten som skapar värden för framtiden, är ju detta dubbelt så positivt.

I detta syfte har vi föreslagit att SJ, tillsammans med SJ-anställda i Värmland, skall göra en inventering och kartläggning av behovet av nödvändiga investeringar när det gäller järnvägsnätet och SJ tillhöriga byggnader i Värmland, för att man därigenom skall få fram angelägna projekt som lämpligen skulle kunna genomföras i form av beredskapsarbete. Vi har därvid pekat på bl. a. de många eftersatta behov som finns och som, om de tillgodosågs, skulle kunna ge många sysselsättningsstillfällen. Samtidigt skulle dessa vara motiverade ur trafikpolitisk synpunkt.

Således kan t. ex. nämnas att flera bandelar – bl. a. bandelen Arvika–Mellerud – är så nedslitna att hastigheten på tågen har måst sänkas, med längre restider och därmed sämre service för allmänheten som följd. Samma förhållande gäller Inlandsbanans Värmlandsdel. I detta avseende har man visserligen beslutat om AMS-medel på totalt 5,7 milj. kr., att användas under en fyraårsperiod på framför allt delen Nässundet–Storfors. Men man skulle behöva disponera anslaget under en kortare tid och därmed få en snabbare upprustning.

Kravet på ett anslutningsspår mellan Bergslagsbanan och Inlandsbanan vid Herrhult är nu angelägnare än någonsin. Förutom att därigenom skulle skapas många sysselsättningsstillfällen, skulle också trafiken från Ludvika och Bergslagen ner mot Kristinehamn väsentligt underlättas. Vi har också i en motion som lämpligt sysselsättningsobjekt pekat på elektrifiering av såväl Inlandsbanan, bandelen Herrhult–Kristinehamn, som Fryksdalsbanan mellan Kil och Torsby. En sådan åtgärd skulle ge många arbetstillfällen, samtidigt som de aktuella bandelarna skulle bli såväl attraktivare och miljövänligare som effektivare.

Även stationshus och övriga SJ-fastigheter som är nedslitna och som skulle behövas snyggas upp och målas är lämpliga objekt när det gäller beredskapsarbeten.

De här kraven på en inventering av lämpliga sysselsättningsobjekt har avisats av utskottsmajoriteten, medan de har tillstyrkts i den socialdemokratiska reservationen nr 4, som jag härmed ber att få yrka bifall till.

När det gäller Inlandsbanan i dess helhet kommer enligt utskottet

upprustningen att fortsätta, och man räknar med att investeringarna skall öka från nuvarande 25 milj. kr. till 28 milj. kr. per år på grund av att investeringsvolymen skall bibehållas i fast penningvärde. Det är angeläget att en viss del av detta belopp kommer de södra delarna till godo, inte minst på grund av den ökning som skett då det gäller såväl godstrafiken som persontrafiken på den aktuella sträckan. Detta har också mycket stor betydelse för verksamheten i Kristinehamns hamn, där en mycket stor del av produkterna från närbelägna industrier i bl. a. Hällefors, Storfors och Filipstad utskeppas.

En annan fråga som vid många tillfällen varit föremål för behandling i denna kammare gäller verksamheten vid NKIJ-banan mellan Karlstad och Hagfors samt ett eventuellt återupptagande av persontrafiken. En utredning görs f. n. av länsstyrelsen i Värmland. Jag skall inte här och nu föregripa resultatet av den. Jag vill dock redan nu – oavsett vad slutresultatet blir – understryka vikten av att det inte kommer att ges något tillstånd att riva upp rälsen. Om inte annat så är banan nödvändig av beredskapsskäl. Och ingen vet heller vad framtiden för med sig då det gäller den bilburna trafiken.

Jag vill sluta med att beröra ytterligare en sak. Vid ett besök på bl. a. SJ-verkstan i Kristinehamn häromdagen gjordes jag uppmärksam på de effekter som den knappa tillgången på personal kan få. Två stycken järnvägsvagnar lastade med gods stod uppställda i verkstan sedan flera dagar tillbaka och kunde inte åtgärdas på grund av bristen på reparatörer. Militärtjänstgöring och sjukdom förde med sig att verksamheten inom detta viktiga serviceområde inte kunde hållas i gång, med påföljd att vagnarna måste stå i verkstan i flera dagar. Jag kunde inte låta bli att undra vad såväl avsändaren som mottagaren av det ineliggande godset fick för intryck av SJ som befraktare. Är liknande förhållanden vanliga är det kanske inte så underligt om SJ har svårt att vara konkurrenskraftigt då det gäller styckeodset, och här undrar jag verkligen om inte snålheten bedrar visheten. Enligt personalen skulle utan vidare ytterligare tre till fyra man kunna beredas arbete vid vagnverkstan i Kristinehamn, och då skulle också servicen av lok och vagnar kunna ske på ett snabbt och effektivt och för alla parter tillfredsställande sätt.

Här kan jag knyta an till vad jag sade inledningsvis om sysselsättningsläget i Värmland. Det finns alltså angelägna arbetsuppgifter, och utanför verkstadsväggarna går hundratals arbetslösa, som samhället har ansvaret för att försörja. Det gäller bara att foga samman kuggarna – och sedan bestämma sig ur vilken ficka betalningen skall ske.

Anf. 67 TORE CLAESON (vpk):

Herr talman! Under ett antal år på 1970- och 1980-talet har vänsterpartiet kommunisterna tagit upp frågan om det s. k. Södraeländet i Södertälje och lämnat förslag till lösningar på problem i samband med omstigningar och plattform- och tågbyten vid Södertälje Södra järnvägsstation. Flera utredningar och konkreta förslag har visat att problemen går att lösa med ganska enkla tekniska medel till rimliga kostnader. Lösningarna har dock

Torsdagen den
22 april 1982

*Statens järnvägar
m. fl. anslag*

uteblivit. närmast på grund av prestigehänsyn. Statens järnvägar och Stockholms Lokaltrafik har inte kunnat enas om olika praktiska, tekniska och framför allt ekonomiska frågor. Ett stort antal människor – trafikanter – har blivit lidande av detta.

Nu har det under den vinter som varit, trots – eller skall vi säga tack vare? – alla besvärligheter med pendeltrafik i vintersnö, visat sig att det går mycket bra att låta pendeltågen Märsta–Södertälje Södra gå ner till Södertälje central. Vändtiden vid Södertälje Södra har redan tidigare gjorts detta möjligt, men först då det blev stor brist på motorvagnar upptäckte ansvariga hos statens järnvägar vad personalen och vpk länge försökt att få SJ-ledningen att förstå. Likaså blev det plötsligt möjligt att koncentrera trafiken mera till plattform 3 och spår 5, vilket har inneburit att man – precis som vi så många gånger krävt – slipper omstigningar till annan plattform med alla de olägenheter som det innebär.

Nu har statens järnvägar och Storstockholms Lokaltrafik äntligen kommit överens om åtgärder, som innebär att hittillsvarande omstigning vid Södertälje Södra för färd till eller från Södertälje central till större delen kan elimineras. Vidare blir det vissa växel- och signalförändringar, förlängningar av plattformar och plattformstak, regnskydd och plattformsskyltar. Omläggningen genomförs nu om ca en månad – innan ombyggnadsarbetena hinner färdigställas – vilket också visar hur rätt personalen med praktisk erfarenhet, vpk och tusentals resenärer har haft i sin kritik och sina förslag.

Herr talman! Vi noterar detta som en framgång för opinionen, som – trots att riksdagsmajoriteten under flera år inte velat ta ställning för en sådan förbättring – nu har fått igenom sina krav.

Övrig upprustning av stationen vid Södertälje Södra – som man från ansvarigt håll i många år ansett befogad och angelägen – finns inte heller i år upptagen i några planer för den närmaste tiden. Utskottet avstyrker nu liksom under flera år tidigare vpk-motionen om att en omfattande upprustning och ombyggnad av Södertälje Södra järnvägsstation snarast bör komma till stånd. Förhållandena vid Södertälje Södra är i stort sett desamma nu som för över 50 år sedan, trots den mångdubbling av persontrafiken som har skett. För varje år som går utan att en omfattande upprustning och ombyggnad kommer till stånd förvärras och försväras förhållandena för många trafikanter. Särskilt behovet av upprustning och handikappanpassning av förbindelserna till och från perrongerna kräver, enligt vår mening, snabba åtgärder.

Säkerhetsanordningar vid passering av spåren med barnvagn saknas, och tränga utrymmen över huvud taget utgör betydande säkerhetsrisker vid den trängsel som råder vissa tider på dygnet. Riksdagen bör därför, som föreslås i motionen, besluta att uppdra åt regeringen att snarast lägga fram förslag om en omfattande upprustning och ombyggnad av Södertälje Södra järnvägsstation.

Herr talman! Under den allmänna motionstiden 1981 togs i vpk-motionen 1980/81:983 upp frågan om en utökning av pendeltågstrafiken på SJ:s järnvägslinje Södertälje–Eskilstuna, och förslag framställdes om att över-

läggningar borde tas upp mellan statens järnvägar, Storstockholms Lokaltrafik och Södertälje kommun i syfte att åstadkomma en utökning av pendeltågstrafiken mellan Södertälje Södra och Nykvarn. Där motiverades utförligt fördelarna med en sådan utökning bl. a. med hänsyn till boende i Nykvarn, till värnpliktiga och personal vid Ing. 1 och boende i Geneta, Ronna och Hovsjö kommundelar i Södertälje. Detta förutsätter att stationen i Almnäs åter tas i bruk och att stationer eller hållplatser upprättas i närheten av Tvetaberg och Ishallen. Motionsförslaget avslogs av riksdagsmajoriteten våren 1981 utan några egentliga motiveringar.

Frågan är emellertid lika aktuell i dag liksom frågan att utsträcka lokaltrafiken vidare mot Strängnäs-Eskilstuna, från Gnesta mot Flen och från Södertälje Södra mot Nyköping. Vi upprepar därför föregående års motionskrav med det tillägget att en utredning och överläggningar om utökad lokaltrafik med eller utan pendeltåg även bör innefatta undersökningar om möjligheter att förbättra järnvägskommunikationerna inom Södermanlands län och att Södermanlands läns Trafik AB (SLT) och berörda Sörmlandskommuner skall delta i sådana undersökningar och överläggningar. Det område som skulle komma att beröras har hundratusentals invånare och många som pendlar till och från Södertälje i sina arbetsresor, men som nu oftast är hänvisade till att förflytta sig med bil.

Vpk-motionen föreslår alltså att riksdagen uttalar att överläggningar mellan SJ, SL, SLT och berörda kommuner snarast bör upptas i syfte att åstadkomma en utvidgning av den spårburna lokaltrafiken från Södertälje Södra järnvägsstation på sträckorna mot Eskilstuna, Flen och Nyköping.

Herr talman! Förslagen i motionerna 1013 och 1014, som jag nu har uppehållit mig vid, tillgodoser också i allt väsentligt förslagen i motion 1400 från Larz Johansson, centerpartiet, om ökad spårbunden kollektivtrafik i Södermanlands län och i Pär Granstedts och flera andra centerpartisters motion 593 om pendeltågstrafiken inom Stockholmsregionen.

Jag yrkar bifall till motionerna 1013 och 1014 under punkterna 6 a och 7 i utskottets hemställan.

Anf. 68 ARNE FRANSSON (c):

Herr talman! Riksdagens trafikpolitiska beslut 1979 innebar att järnvägen Nässjö-Nybro skulle ligga utanför det s. k. riksnätet. Det innebar ett allvarligt hot mot järnvägens framtid. Att bandelen inte ingår i riksnätet kan innebära ett allvarligt steg tillbaka i utvecklingen för flera kommuner och bygder, som i hög grad är beroende av denna järnväg.

Skulle det hela leda till en nedläggning av bandelen vore det ett kraftigt bakslag för alla de strävanden som är inriktade på att stärka näringslivet och sysselsättningen i dessa delar av Småland. Det är därför viktigt att alla åtgärder vidtas som innebär att järnvägen kan räddas för framtiden.

Riksdagsbeslutet 1979 var alltså enligt min mening otillfredsställande. Det innebar att man hänförde bandelen Nässjö-Nybro till de nedläggningshotade bandelarna. För det första leder det till negativa beslut; SJ har begränsat sina investeringar på det järnvägsnät som är nedläggningshotat. Ett eftersatt

Torsdagen den
22 april 1982

Statens järnvägar
m. fl. anslag

underhåll ökar riskerna för en total nedläggning av järnvägen. För det andra tvingar en dålig banstandard fram en låg tåghastighet, som förlänger restiden och minskar människors intresse och möjligheter att utnyttja SJ:s service. En sådan försämrad service på järnvägen Nässjö–Nybro kan helt enkelt avhålla allmänheten från att utnyttja järnvägen.

Det är tillfredsställande att nya motorvagnar har satts in på Nässjö–Nybro-banan. Det innebär att standarden i det avscendet väsentligt förbättrats. Dessa glädjande insatser för järnvägen kan tyvärr bli halvmesyrer om SJ inte helhjärtat kan gå in och göra erforderliga upprustningar av banan för att därmed säkra trafiken för framtiden.

Det är också naturligt att man värderar de samhällsekonomiska vinsterna av de energi-, miljö- och trafiksäkerhetsmässiga fördelarna av att slå vakt om trafiken på denna järnvägssträckning. Det finns alltså en rad goda skäl för att förbättra förutsättningarna för såväl gods- som persontrafiken på Nässjö–Nybro-banan. Därför är det viktigt att bandelen hänförs till riksnätet, på vilket trafiken skall bibehållas för framtiden.

Det är att beklaga att utskottet inte har ställt sig bakom vår motion 779, men jag noterar med tillfredsställelse att centerns företrädare i utskottet i sina reservationer 5 och 7 har ställt sig bakom våra krav i motionen. Därför får jag, herr talman, yrka bifall till nämnda reservationer.

Under detta anförande hade ledningen av kammarens förhandlingar för en stund övertagits av andre vice talmannen.

Anf. 69 STIG ALFTIN (s):

Herr talman! En organisationsfråga som fått särskild aktualitet gäller SJ:s verkstäder. SJ har fått väsentligt ökad trafik med därav följande krav på underhåll och verkstadstjänster.

En alltför centraliserad verkstadsorganisation har skapat sämre serviceförutsättningar. Inte heller har sysselsättnings- och regionalpolitiska behov i tillräcklig grad uppmärksammas, vilket lett till att viktig yrkeskunskap och resurser inte kunnat tillvaratas.

Dessa brister aktualiserar en genomgripande omprövning av SJ:s nuvarande verkstadspolitik. I ett sådant sammanhang är det naturligt att också på nytt pröva verkstadsrörelsens möjligheter att ytterligare höja sin effektivitet, bl. a. genom ett lokalt kostnadsansvar.

I Bollnäs har statens järnvägar spelat en betydande roll som arbetsgivare, men undan för undan har SJ centraliserat sin verksamhet, något som sammantaget har drabbat kommunen hårt. En gång i tiden hade SJ ca 1 500 anställda i Bollnäs, nu ca 500, inberäknat anställda i landsvägstrafik.

SJ:s verkstäder i Bollnäs innefattar f. n. avdelningar för mekanisk verkstad, truckverkstad, plåtslageri och smedja samt fjäderverkstad. Där sker underhåll och nytillverkning av fjädrar, underhåll och reparation av Ba-maskiner, truckar och spårbundna fordon av typ motordressiner, maskinell utrustning till banavdelningen, snöröjningsmaskiner osv.

Dålig teknik, ökad skadefrekvens, lokskador, vagnskador, brist på lok och

vagnar är i korthet problemen med den rullande materielen inom SJ. De senaste årens slitage av materielen anses av många vara SJ:s största problem. När nu på grund av den ökade trafikintensiteten behovet av fler och nya komponenter ökar inom SJ:s verksamhetsområde, exempelvis när det gäller delar till vagnar och Ba-maskiner, borde fler sådana jobb kunna tillföras Bollnäsverkstaden. Verkstaden i Bollnäs har tidigare sysslat med produktionsutveckling; exempelvis gjordes de två första prototyperna av SJ:s trumvagnar med stor framgång i Bollnäs. Bollnäs har f. n. både tillverknings- och reparationsresurser för banavdelningens maskiner.

Nu innebär emellertid SJ:s utredningar och det senaste förslaget om ytterligare samordning och centralisering av kapaciteten vid SJ:s verkstäder i landet ett direkt hot mot nuvarande verksamhet i Bollnäs. Risk för ytterligare avveckling föreligger. Detta är mycket olyckligt, inte bara för de anställda utan för hela regionen som är i stort behov av fler arbetstillfällen, särskilt på verkstadssidan.

SJ:s driftverkstad i Bollnäs var tidigare en av de större i landet. Nu är den formellt avvecklad. I dessa rymliga lokaler, som är uppvärmda och i relativt gott skick, förekommer det dock fortfarande, om än i blygsam omfattning, såväl vagnreparationer som översyn av lok.

Med hänsyn till det stora behov av revision och reparation av lok och vagnar som SJ nu har, borde fler arbetsuppgifter på detta område kunna tillföras Bollnäs.

De lokala fackliga organisationerna vid SJ:s verkstäder i Bollnäs har genomfört en egen omfattande utredning, som bl. a. redovisar följande fakta:

1. Produktionskostnaderna per timme vid Bollnäsverkstaden är betydligt lägre än vad genomsnittet är för SJ:s övriga verkstäder i landet.
2. Produktionskostnaderna per timme är mycket lägre vid Bollnäsverkstaden än för de objekt som SJ lämnar ut på entreprenad till privata företag.
3. Bollnäsverkstaden är konkurrenskraftig och håller leveranstiderna mycket väl.
4. Man har tillgång till rymliga arbetslokaler, som får anses som goda.
5. Olika besparingsåtgärder är möjliga att genomföra vid verkstaden.

Med relativt små investeringar skulle exempelvis det stora energiöverskott som nu går förlorat i samband med tillverkning av fjädrar kunna återvinnas och besparingar göras.

Värdefulla fakta att anföra när det gäller Bollnäsverkstaden är även tillgången till en mycket stabil och yrkeskunnig arbetarkår och en skicklig arbetsledning.

Förra året presenterade vi s-ledamöter från Gävleborg i en motion olika förslag för att utveckla verksamheten vid Bollnäs-verkstaden och för att bättre ta till vara de resurser och den kapacitet som SJ har vid verkstaden. Med anledning av motionen hade vi då också till trafikutskottets betänkande fogat en socialdemokratisk reservation, som föll här i kammaren med en röst.

Torsdagen den
22 april 1982

*Statens järnvägar
m. fl. anslag*

I år har fru Jonäng väckt en motion med krav på utbyggnad och bättre utnyttjande av SJ:s resurser i Bollnäs. Tyvärr har den borgerliga majoriteten i utskottet avstyrkt motionen i den delen. Socialdemokraterna i trafikutskottet har i reservation nr 3 anslutit sig till yrkande nr 2 i fru Jonängs motion, som gäller verksamheten vid Bollnäsverkstaden.

Jag ber, herr talman, att få yrka bifall till den socialdemokratiska reservationen nr 3 i trafikutskottets betänkande. Fru Jonäng har nu möjlighet att stödja sin egen motion genom att rösta på den socialdemokratiska reservationen nr 3.

Anf. 70 ANITA BRÅKENHIELM (m):

Herr talman! Trafikutskottets betänkanden är föredömligt uppställda. Man hittar sin motion i ett register med sidhänvisning till var motionen behandlas och var den avstyrks. Desto mera snopet är det då att slå upp de angivna sidorna och finna att man inte kan få veta varför den har avstyrkts. Ingen läsare av betänkandet kan ens få en aning om vad motion 423 om SJ:s kundservice egentligen handlar om eller vad utskottet tänkt om den eller varför den har avstyrkts. Den är helt enkelt inte behandlad. Den har bara avstyrkts i en klump tillsammans med andra motioner, som av texten kan utläsas handla om bättre ordning på tågen, bättre service åt handikappade och andra i sig angelägna ändamål. Jag tvingas alltså ta upp kammarens tid med att tala om vad motion 423 av mig själv och mina moderata kamrater på Jönköpingsbanken handlar om, nämligen det egendomliga sätt på vilket SJ:s avtal med länstrafikbolagen har utformats och vilka verkningar de har fått på flera håll.

Jag frekventerar mycket den betydande stationen Nässjö. Jag gör det betydligt oftare än Arne Fransson, som nyss talade så vackert om vår järnväg. Han åker inte tåg. Han flyger. Nässjö är mig veterligt den enda av SJ:s stationer som regelmässigt hälsar alla avstigande resenärer med den vänliga högtalarhälsningen "Välkomna till Nässjö". Därefter upplyses man om alla de förbindelser åt olika håll som inväntar. Det vanliga är ju att de står och inväntar på olika spår. Men sedan ett år tillbaka förtiger man att det bakom stationen också står en eller två bussar och väntar. De väntar endast på hemtama resenärer som vet att bussarna finns – och tydligen endast på dem som är hemma i länet och har länstrafikkuponger. SJ:s biljetter gäller nämligen på SJ:s egna bussar bara när de går på räls, inte när de går på asfalt. Länstrafikkupongerna gäller däremot både på räls och asfalt.

Länstrafikens förhandlare har tydligen varit skickligare när avtalen slutits, för det är svårt att se att man kan blanda SJ-biljettresenärer och länstrafikbiljettresenärer på rälsbussarna men inte på SJ:s egna landsvägsbussar på precis identiska sträckor. Jag har sett hur främlingar satt sig ned i väntsalen för att tålmodigt invänta rälsbussen till Vetlanda om ett par timmar, ovetande om att utanför dörren står en av SJ:s landsvägsbussar klar att avgå till denna trevliga plats om fem minuter. Visserligen får man antagligen, om man frågar i biljettluckan, höra om bussens existens. Men eftersom man kanske läst Sveriges Kommunikationer och funnit att

rälsbussen till Vetlanda går fyra gånger om dagen men inte att SJ:s landsvägsbuss dessutom går fyra gånger om dagen, kanske man inte tänker på att fråga.

Uppträcker man bussen, finner man till sin häpnad att man måste lösa en extra biljett för den här sträckan, fastän man har tur- och returbiljett eller kanske årskort på SJ.

Vad motionen handlar om är alltså att SJ kunde vara litet tuffare i sina förhandlingar med länstrafiken och litet smidigare i sin utåtriktade verksamhet. Det hade kanske varit listigare av utskottet att behandla motionen på s. 37, där man tar upp en del taxe- och samordningsfrågor, men det har utskottet inte gjort.

Vi svävar alltså i okunnighet om vad trafikutskottet anser att SJ skall tycka eller göra beträffande de här frågorna, och det får vi göra tills vi återkommer med motionen nästa gång. Då kanske utskottet tycker till i samband med sitt avstyrkande.

Herr talman! Jag har inget yrkande, endast denna fromma förhoppning.

Anf. 71 IVAR FRANZÉN (c):

Herr talman! Jag har tidigare i denna kammare poängterat vikten av att vi satsar på framtidsinvesteringar som medför ökad resurshushållning. En sådan mycket aktuell framtidsinvestering tas upp i motion 1981/82:1394 om upprustning och utbyggnad av Västkustbanan till dubbelspår.

Bakom motionen står samtliga Hallandsriksdagsmän. Det finns alltså en politisk enighet om att Västkustbanan måste prioriteras. I motionen framförs många tunga argument för dubbelspår och pendeltrafik på Västkustbanan. Jag skall bara peka på några av dem.

Västkustbanan – delen Göteborg–Halmstad–Veinge – är en av de mest belastade enkelspåriga sträckorna i SJ:s affärsbannät. Antalet personförande tåg har ökat successivt och SJ har för avsikt att införa entimmestrafik. I nuläget är det i praktiken omöjligt. Redan med dagens trafik förekommer ofta betydande förseningar. Medelhastigheten är f. n. 75–80 km/tim, att jämföra med 99–117 km/tim på sträckan Stockholm–Göteborg. I samband med ombyggnad och kurvrätning bör Västkustbanan i sin helhet byggas ut till dubbelspår.

Vissa sträckor måste prioriteras särskilt högt, då de samtidigt med en nödvändig kapacitetsförstärkning för nuvarande trafik ger möjligheter till angelägen pendeltrafik. En sådan bandel är Göteborg–Kungsbacka–Frillesås.

I en utredning som gjorts inom Göteborgsregionen redovisas att utbyggnaden av dubbelspår på sträckan Göteborg–Kungsbacka är förhållandevis billig – ca 100 milj. kr. Trafikunderlaget har uppskattats till ca 7 000 resor per dygn på den aktuella sträckan, och det är ett rimligt underlag för pendeltrafik.

I dag sker det kollektiva resandet mellan Kungsbacka och Göteborg i huvudsak med buss. Under högtrafik är tillgänglig kapacitet mycket hårt

Torsdagen den
22 april 1982

*Statens järnvägar
m. fl. anslag*

belastad. Ytterligare insatser med buss under högtrafik ger mycket höga marginalkostnader.

Pendeltåg blir sannolikt i början dyrare än ett utbyggt bussalternativ, men fördelarna är mycket stora. Restiden halveras. Resan blir bekvämare. Detta bör väsentligt öka det kollektiva resandet. Självklart medför detta större skatteintäkter, färre trafikolyckor, mindre miljöbelastning osv.

Västkustbanan är inte bara en viktig kommunikationsled i västra Sverige utan också en viktig förbindelselänk med i första hand våra nordiska grannländer Norge och Danmark.

Jag förutsätter att det finns en bred enighet om att investering i dubbelspår på Västkustbanan är en riktig framtidsinvestering, som ger god resurshushållning och på sikt också god återbäring. Vi behöver projekt som skapar sysselsättning och framtidsvärde. Utbyggnaden av Västkustbanan är ett sådant projekt.

Herr talman! Utskottet har behandlat motionen välvilligt, men det behövs mer än så. Det är nödvändigt att alla berörda parter positivt verkar för ett snabbt genomförande av Västkustbanans utbyggnad.

Överläggningen var härmed avslutad.

Investeringar för nästa budgetår samt vissa organisationsfrågor (mom. 1-11)

Mom. 4 (anslaget Statens järnvägar)

Utskottets hemställan bifölls med 146 röster mot 145 för reservation 1 av Bertil Zachrisson m. fl.

Mom. 5 b (åtgärder inom trafiken)

Utskottets hemställan bifölls med 275 röster mot 17 för motion 1615 av Tommy Franzén m. fl. i motsvarande del.

Mom. 5 e (pendeltågstrafik i Stockholmsregionen)

Utskottets hemställan bifölls med 274 röster mot 17 för motion 1615 av Tommy Franzén m. fl. i motsvarande del. 1 ledamot avstod från att rösta.

Mom. 6 a (förbättrade järnvägskommunikationer inom Södermanlands län)

Utskottets hemställan bifölls med 275 röster mot 17 för motion 1014 av Tore Claesson och Oswald Söderqvist.

Mom. 7 (Södertälje södra järnvägsstation)

Utskottets hemställan bifölls med 275 röster mot 17 för motion 1013 av Tore Claesson.

Mom. 8 (SJ:s ekonomiska mål och strukturplan för SJ)

Utskottets hemställan bifölls med 231 röster mot 62 för reservation 2 av Rolf Clarkson m. fl.

Nr 127

Torsdagen den
22 april 1982

Mom. 9 (SJ:s organisation m. m.)

Utskottets hemställan bifölls med 147 röster mot 146 för reservation 3 av Bertil Zachrisson m. fl.

*Statens järnvägar
m. fl. anslag*

Mom. 11 (järnvägsinvesteringar i Västerbottens län, m. m.)

Utskottets hemställan bifölls med 147 röster mot 146 för reservation 4 av Bertil Zachrisson m. fl.

Övriga moment

Utskottets hemställan bifölls.

Vissa övriga investeringsfrågor (mom. 12-15)

Mom. 12 (snabbtågsprototyper)

Utskottets hemställan bifölls med 275 röster mot 18 för motion 606 av Lars Werner m. fl. i motsvarande del.

Mom. 13 (dubbelbemanning av lok)

Utskottets hemställan bifölls med 275 röster mot 18 för motion 606 av Lars Werner m. fl. i motsvarande del.

Mom. 14 (upprustning av järnvägsstationer)

Utskottets hemställan bifölls med 276 röster mot 17 för motion 794 av Oswald Söderqvist m. fl. i motsvarande del.

Mom. 15

Utskottets hemställan bifölls.

Frågor om anslutning till riksnätet av vissa bandelar (mom. 16)

Mom. 16 a (överförande till riksnätet)

I kontrapositionsvoteringen biträdde reservation 5 av Rune Torwald m. fl. i motsvarande del med 78 röster mot 42 för reservation 6 av Birger Rosqvist och Eric Rejdnell i motsvarande del. 170 ledamöter avstod från att rösta.

I huvudvoteringen bifölls utskottets hemställan med 204 röster mot 88 för reservation 5 av Rune Torwald m. fl. i motsvarande del. 1 ledamot avstod från att rösta.

Mom. 16 b (bandelen Falköping-Landeryd)

Utskottets hemställan bifölls med 216 röster mot 77 för reservation 5 av Rune Torwald m. fl. i motsvarande del.

Mom. 16 c (järnvägslinjen Skövde–Karlsborg m. fl.)

Utskottets hemställan bifölls med 220 röster mot 72 för reservation 5 av Rune Torwald m. fl. i motsvarande del.

Mom. 16 d (järnvägslinjen Borås–Varberg)

Utskottets hemställan bifölls med 216 röster mot 76 för reservation 5 av Rune Torwald m. fl. i motsvarande del.

Mom. 16 e (järnvägslinjen Forsmo–Hoting)

Utskottets hemställan bifölls med 219 röster mot 73 för reservation 5 av Rune Torwald m. fl. i motsvarande del. 1 ledamot avstod från att rösta.

Mom. 16 f (Västerdalsbanan)

Utskottets hemställan bifölls med 218 röster mot 71 för reservation 5 av Rune Torwald m. fl. i motsvarande del. 3 ledamöter avstod från att rösta.

Mom. 16 g (järnvägslinjen Nässjö–Nybro)

Utskottets hemställan bifölls med 211 röster mot 79 för reservation 5 av Rune Torwald m. fl. i motsvarande del. 2 ledamöter avstod från att rösta.

Mom. 16 h (vissa delar av inlandsbanan med anslutande banor)

Utskottets hemställan bifölls med 217 röster mot 71 för reservation 5 av Rune Torwald m. fl. i motsvarande del. 3 ledamöter avstod från att rösta.

Mom. 16 i (järnvägslinjen Mellerud–Bengtstors–Arvika)

Utskottets hemställan bifölls med 214 röster mot 75 för reservation 5 av Rune Torwald m. fl. i motsvarande del. 4 ledamöter avstod från att rösta.

Mom. 16 j (bandelen Hudiksvall–Ljusdal)

Utskottets hemställan bifölls med 219 röster mot 74 för reservation 5 av Rune Torwald m. fl. i motsvarande del.

Mom. 16 k (överförande till riksnätet, övriga frågor)

Utskottets hemställan bifölls med 221 röster mot 71 för reservation 5 av Rune Torwald m. fl. i motsvarande del.

Upprustning och utbyggnad av skilda bandelar (mom. 17–28)

Mom. 19 a (turisttrafik efter hela inlandsbanan sommartid)

Utskottets hemställan bifölls med 272 röster mot 20 för motion 1397 av Lars-Ove Hagberg i motsvarande del.

Mom. 19 b (en turistled med trampdressin mellan Vansbro och Mora)
Utskottets hemställan bifölls med 267 röster mot 25 för motion 1397 av
Lars-Ove Hagberg i motsvarande del. 1 ledamot avstod från att rösta.

Mom. 23 (upprustning och utbyggnad av vissa bandelar m. m.)
Utskottets hemställan bifölls med 220 röster mot 73 för reservation 7 av
Rune Torwald m. fl.

Mom. 25 (NKIJ-banan)
Utskottets hemställan bifölls med 268 röster mot 22 för motion 781 av Raul
Blücher. 1 ledamot avstod från att rösta.

Mom. 26 (järnvägstrafik Uppsala–Enköping)
Utskottets hemställan bifölls med 271 röster mot 20 för motion 429 av
Oswald Söderqvist och Tore Claeson i motsvarande del. 1 ledamot avstod
från att rösta.

Mom. 27 a (den s. k. Uppsalapendeln)
Utskottets hemställan bifölls med 276 röster mot 17 för motion 429 av
Oswald Söderqvist och Tore Claeson i motsvarande del.

Mom. 27 e (utökad trafik och tåguppehåll m. m.)
Utskottets hemställan bifölls med 215 röster mot 76 för reservation 8 av
Rune Torwald m. fl.

Övriga moment
Utskottets hemställan bifölls.

Taxe- och servicefrågor samt handikappanpassning m. m. (mom. 29–32)

Mom. 32 c (vissa servicefrågor)
Utskottets hemställan bifölls med 276 röster mot 17 för motion 794 av
Oswald Söderqvist m. fl. i motsvarande del.

Övriga moment
Utskottets hemställan bifölls.

Handikappanpassning av den kollektiva trafikmiljön och färdmedlen (mom. 33)

Mom. 33 a (handikappanpassning av den kollektiva trafikmiljön, m. m.)
Utskottets hemställan bifölls med 274 röster mot 18 för motion 1121 av
Lars Werner m. fl. i motsvarande del.

Nr 127

Torsdagen den
22 april 1982

Statens järnvägar
m. fl. anslag

Torsdagen den
22 april 1982

*Myndighetsorga-
nisationen inom
energiområdet*

Mom. 33 b (handikappanpassad järnvägsvagn)

Utskottets hemställan bifölls med 274 röster mot 19 för motion 1121 av Lars Werner m. fl. i motsvarande del.

Övriga anslagsfrågor (mom. 34–36)

Mom. 35 (åtgärder för att förbättra SJ:s ekonomi)

Utskottets hemställan bifölls med 223 röster mot 70 för reservation 9 av Rune Torwald och Anna Wohlin-Andersson.

Övriga moment

Utskottets hemställan bifölls.

Särskilda frågor

Mom. 37 och 38

Utskottets hemställan bifölls.

9 § Myndighetsorganisationen inom energiområdet

Föredrogs näringsutskottets betänkande 1981/82:28 om myndighetsorganisationen inom energiområdet (prop. 1981/82:100).

Anf. 72 INGVAR SVANBERG (s):

Herr talman! Det utskottsbetänkande som vi nu behandlar innebär en utbrytning av en liten del ur ett stort betänkande om energipolitiken som kommer senare. Det gäller här två saker, nämligen ett eventuellt inrättande av en särskild energimyndighet samt dess placering.

Redan i fjol beslöt riksdagen på förslag av regeringen att man skulle inrätta ett statens energiverk för att ta hand om energitillförseln på kortare och längre sikt, kommunal energiplanering, information, utbildning, tillsyns-verksamhet och rådgivning. Man skulle också inrätta en särskild oljeersättningsfond och dessutom föra ihop de övergripande uppgifterna om forskning om energiförsörjningen. Vi socialdemokrater yrkade redan då att ett sådant beslut inte skulle fattas vid den tidpunkten. Vi fann frågan alltför litet utredd och att den organisation man föreslog var felaktig. Men de borgerliga beslöt med sin majoritet att verket skulle inrättas. Nu kommer man tillbaka till riksdagen och föreslår att detta skall sättas i sjön och börja verka från den 1 juli i år.

Vi socialdemokrater finner att de åsikter vi hade i fjol om att det var en mycket dålig organisation som föreslogs och att den var helt olämplig på flera punkter fortfarande är riktiga. Det är inte nödvändigt att nu inrätta detta energiverk, i vart fall inte från den 1 juli 1982. Vi föreslår att inrättandet

uppskjuts till 1983 – alltså ett år. Och vi begär att regeringen under tiden skall utarbeta ett bättre underbyggt förslag. Framför allt måste man inse att den s. k. oljeersättningsfonden bör inarbetas i energiverket som en integrerad del. Man bör också se till att det blir en bättre samverkan mellan de olika delarna, så att det på det sättet blir ett bättre förslag. Det finns ingen brådska, eftersom regeringen inte är på det klara med var man vill placera verket och förklarar att man under alla förhållanden skall låta det provisoriskt vara kvar i Stockholm. Dessutom sköts ifrågakvarande uppgifter f. n. av bl. a. industriverket. Det blir alltså inte någon kris, om man inte inrättar ett energiverk fr. o. m. i år. Vi yrkar därför att riksdagen i dag skall upphäva förra årets beslut och i stället besluta att energiverket skall träda i kraft den 1 juli 1983 och att vi innan dess skall få ett förslag från regeringen både om verkets organisation och om var det skall placeras.

Den andra frågan gäller alltså var verket skall placeras. Regeringen säger i sin proposition att man inte är klar med den frågan, att man skall utreda vidare och återkomma under våren 1982 med förslag till placeringsort. Under utskottsbehandlingen har vi tre gånger bordlagt frågan om placeringen på förslag av regeringspartierna i väntan på att regeringen skulle meddela synpunkter på var verket skall placeras. Till slut meddelade man att regeringen inte avsåg framlägga något förslag, för regeringen kunde inte enas i den här frågan. Då diskuterade vi inom utskottet huruvida vi skulle ställa upp och föreslå någonting på den här punkten.

Vi socialdemokrater har hela tiden hävdat att det är orimligt att riksdagen på detta sätt, utan ordentligt underlag, skall besluta om var energiverket skall placeras. Man kan naturligtvis alltid placera det i Stockholm, eftersom en stor del av verksamheten redan finns här och det kan fungera. Men vi tycker att det skulle svära mot all anständighet, om man inte ordentligt prövade frågan om utlokaliseringen. Vi anser att ställningstagandet bör uppskjutas, och vi begär att regeringen verkligen åtar sig att komma med ett förslag, sedan man utrett det hela och underbyggt förslaget med fakta. Man bör verkligen kunna ställa det kravet på en regering som åtar sig att regera landet, att den skall kunna enas och komma fram till ett beslut i en sådan här fråga och inte säga att man inte klarar det, därför att man är oense i regeringen. Vi vill därför att hela den frågan skjuts upp och tas upp senare. Vi säger att regeringen under hösten 1982 eller senare skall återkomma med ordentligt underbyggda förslag.

I debatten i utskottet har moderater och folkpartister sagt: Vi föreslår att man nu skall fatta beslut, men då skall verket läggas i Stockholm. Inom parentes anför regeringen att energiverket provisoriskt skall förläggas till lokaler i Liljeholmen i Stockholm. Moderater och folkpartister i utskottet säger alltså: Vi vill att verket permanent förläggas till Stockholm.

Centerpartisterna har en annan uppfattning. De anser att verket skall läggas utanför Stockholm, och de har stannat för Nyköping. Men de motiveras som redovisas för Nyköping är mycket klena. Det sägs rent allmänt att man anser att verket bör ligga där, man talar om nedläggning av F 11 osv. – men det finns ingen ordentlig utredning om förläggning till Nyköping. Vi tycker

att Nyköping bör behandlas mer hederligt. Det bör kunna utredas ordentligt om det lämpar sig att lägga verket där. Därför vill vi inte vara med om ett sådant beslut, utan vi anser att regeringen måste göra en utredning, som vi sedan kan ta ställning till. Sedan får vi se om det blir Stockholm eller Nyköping eller någon av de andra platser som föreslagits – det finns 22 motioner om placeringen och 19 orter föreslås. Vi skojade i utskottet och kallade detta en ny upplaga av Svensk ortförteckning. Så många är det alltså som tycker att verket passar på deras orter.

Detta leder mig, herr talman, till att beträffande punkten 1, om inrättande av verket, yrka bifall till reservation 1 och beträffande lokaliseringen bifall till utskottets hemställan.

Anf. 73 LENNART BLOM (m):

Herr talman! Det bör inledningsvis fastslås, vilket också framgick av utskottsordförandens inlägg, att det i praktiken naturligtvis föreligger ett mycket nära samband mellan ett beslut om den framtida myndighetsorganisationen på energiområdet och själva lokaliseringsfrågan. De skilda meningar som har kommit till uttryck i det här ärendet beror just på det. Problemet är alltså inte begränsat till utflyttning eller inte utflyttning av ett antal ämbetsverk.

I den socialdemokratiska reservationen beträffande myndighetsorganisationen och i den socialdemokratiskt dikterade majoritetskrivningen i utskottet angående lokaliseringen understryks detta förhållande. Moderaterna i näringsutskottet fann den socialdemokratiska ståndpunkten i sak stark och påyrkade därför att beslutet i organisationsfrågan inte skulle fattas utan att också ett förslag till förläggning förelåg.

Många omständigheter spelade in, men särskild vikt tillmättes från vårt håll rekryteringsaspekten, eftersom det faktiskt – för att verket skall fungera väl – erfordras att man nu får en god personaluppsättning. Och all erfarenhet visar, att en förutsättning för att man ska kunna attrahera den personal som man önskar är att denna personal vet vad som gäller beträffande verkets förläggning.

Regeringen har tyvärr varit ur stånd att presentera ett förslag i förläggningsfrågan i tid. Det är anmärkningsvärt, man kan t. o. m. säga klandervärt.

Det har därför blivit nödvändigt för utskottet att, genom något som i vart fall påminner om ett utskottsinitiativ, ta upp förläggningsfrågan till övervägande. Detta har, som också framhållits av utskottets ordförande, delvis måst ske på grundval av ett ofullständigt faktaunderlag. Skälet till att moderata samlingspartiet inte har stött det socialdemokratiska motionskravet om ett uppskov med beslutet om myndighetsorganisationen, som vi i och för sig kan finna väl motiverat, är bedömningen att ett uppskov med ett år av ikraftträdandet av beslutet om det nya verket skulle på ett besvärande sätt försvaga denna viktiga myndighets insats på energiområdet.

Redan omorganisationen som sådan innebär ju en påfrestning, och all erfarenhet ger vi handen att effektivitetsförluster uppstår i sådana samman-

hang. Vi är alla ense om att en förändring av myndighetsorganisationen är i hög grad angelägen.

Vår syn på organisationen i övrigt kanske jag kan uttrycka så, att vi är måttligt imponerade av de skäl som har anförts till stöd för tanken att den lilla oljeersättningsfonden skall vara en separat myndighet. Men vi har inte ansett oss nu böra gå emot denna lösning av myndighetsorganisationen.

När det gäller själva förlägningsfrågan har moderaterna och folkpartisterna funnit att övervägande och starka skäl talar till förmån för Stockholm. Man har faktiskt haft en särskild organisationskommitté som gjort en utredning av frågan och som förordat en förläggning till Stockholm.

De argument som talar till förmån för en lokalisering av den här arten till Stockholm – dem har också utredningen anført – är att denna myndighets kontaktbehov i alldeles speciellt hög grad är beroende av en förläggning till Stockholm. I reservationen har det uttryckts så, att myndigheternas kontaktbehov uppenbarligen är sådant att det inte utan stora nackdelar kan tillgodoses vid en förläggning utanför Stockholm.

Det kanske också bör understrykas att det här inte är fråga om någon ny verksamhet. Det är snarast fråga om en viss krympning. Det är en sammanslagning av befintliga, redan i Stockholm verksamma myndigheter.

I reservationen framhålls dessutom att en utflyttning skulle medföra en kraftig och helt oacceptabel effektivitetsförlust, i varje fall under en betydande övergångstid, och detta i ett skede då samhällets krav på energimyndigheternas funktionsförmåga är exceptionellt stora. Det är argument som jag redan har haft tillfället att framföra.

Den situation som nu tycks uppkomma är att vi här i kammaren får ett majoritetsbeslut om att verket skall inrättas den 1 juli 1982, men att vi inte nu får något beslut angående förläggningen. Det framstår som beklagligt, alldeles särskilt med hänsyn till den rekryterings- och personalaspekt som jag redan har nämnt.

Jag har å andra sidan förståelse för den socialdemokratiska ståndpunkten att regeringen skall lägga fram förslaget och inte utskottet. Att vi ändå har ansett oss kunna göra det beror på att vårt alternativ, dvs. Stockholm, faktiskt är utrett och att det följaktligen finns tillräcklig grund för ett beslut.

Herr talman! Avslutningsvis ber jag att få yrka bifall till utskottets hemställan när det gäller mom. 1, till reservation 2 när det gäller mom. 2 och till utskottets hemställan när det gäller mom. 3.

Anf. 74 TORE CLAESON (vpk):

Herr talman! I en partimotion från vpk till regeringens proposition 1980/81:90 om riktlinjer för energipolitiken yrkade vi då det gällde myndighetsorganisation avslag på regeringens förslag om ett särskilt centralt ämbetsverk. Vi yrkade att riksdagen skulle uttala att det centrala statliga ansvaret för energipolitiken borde utövas av ett särskilt energidepartement.

Torsdagen den
22 april 1982

*Myndighetsorga-
nisationen inom
energiområdet*

Vpk fann regeringsförslagen vara i hög grad bristfälliga. Sätter man som politiska mål dels att väsentligt minska oljeberoendet, dels att på sikt avveckla kärnkraften, kräver detta ett betydande mått av beslutsamhet, långsiktighet och medveten styrning.

Vi framhöll i motionen och i diskussionen vid riksdagsbehandling och beslut bl. a.: En administration kan i och för sig byggas upp efter sinsemellan helt olika modeller. Rent allmänt är det viktiga, att modellens skilda delar står i logiskt förhållande till varandra.

Mer precisa krav måste emellertid ställas på organisationen så snart de politiska målen blir mer utförliga och bestämda. Den framtida energipolitikens mål och behov i Sverige är, av lätt insedda skäl, ganska omfattande och speciella. Det måste rimligen återspeglas i den offentliga förvaltning som skall administrera politiken.

Vi anförde fyra grundläggande behov som måste vägleda uppbyggnaden av myndighetsorganisationen:

1. En betydande grad av politisk styrning är nödvändig. I annat fall riskerar utvecklingen att flyta i väg i en icke önskvärd riktning. Med energifrågans politiska tyngd följer också ett behov av offentlighet, god allmän insyn och klar parlamentarisk ansvarighet.

2. Energifrågan har ett nära samband med en rad viktiga sektorer inom samhällsplaneringen i stort: industriutbyggnad, produktionsteknik, bebyggelseplanering, transportsystem. Myndighetsorganisationen måste byggas upp med hänsyn härtill.

3. Kommunernas nära medverkan i energipolitiken är av största betydelse. Det talar för en organisation som kan hålla en väl fungerande kontakt med den kommunala nivån. Både kommunala och regionala initiativ måste få ökat utrymme och den ensidiga storskaligheten på energiområdet modifieras.

4. De kommersiella intressena inom energisektorn har hittills haft alldeles för stor makt. Detta är oförenligt med en demokratiskt ansvarig energipolitik, och det har lett till stor skada och allvarliga fel i utvecklingen på området. Det har förhindrat en någorlunda förutsättningslös forskning i energifrågor.

Herr talman! Utifrån dessa grundläggande behov skisserade vi en lämplig myndighetsorganisation och sade att ett särskilt energidepartement borde inrättas. Detta borde onödiggöra ett särskilt, nytt ämbetsverk för energifrågor och bespara administrationen ett extra mellanled. Ett eget departement med en ansvarig minister ger en direkt politisk-parlamentarisk anknytning. Energidepartementet kan organiseras med skilda specialbyråer för den övergripande energipolitikens olika behov. Departementet bör också organisera forskningskontakterna. Forskningen kan härvid, på ett bättre sätt än inom ett ämbetsverk, behålla en rimlig självständighet och anknytning till högskoleinstitutionerna. Nu befintliga tekniska specialmyndigheter – t. ex. kärnkraftsinspektionen och statens elektriska inspektion – kan bibehållas och behöver bara byta huvudman. Samordningen mellan industripolitik och bebyggelseplanering sker också bäst via ett energidepartement, som ju har

kompetens att ta alla nödvändiga kontakter med andra departement samt med ämbetsverk – bostadsstyrelse, planverk, industriverk – vilka hör under dessa departement.

Som vi vet tog riksdagens borgerliga majoritet för ett år sedan beslutet om ett nytt centralt ämbetsverk, men ställningstagandet om lokalisering av de tre delarna – energiverket, energiforskningsnämnden och oljeersättningsfonden – uppskötts. Inte heller i budgetpropositionen eller i utskottsbetänkandet redovisas något regeringsförslag i lokaliseringsfrågan. Mot denna bakgrund bör man se alla de diskussioner som förs och alla de motioner som har väckts under den allmänna motionstiden om lokalisering av statens energiverk, energiforskningsnämnden och oljeersättningsfonden.

Socialdemokraterna har i en motion underkänt av regeringen angivna riktlinjer för energiverkets organisation och följer upp detta i en reservation, där man föreslår att fjolårets riksdagsbeslut skall upphävas och att regeringen skall anmodas att komma med ett nytt organisationsförslag. Som framgått av vad jag tidigare har sagt kan vänsterpartiet kommunisterna biträda denna reservation.

Många av landets kommuner och ett antal länsstyrelser har som bekant agerat på olika sätt för att få energiverket placerat i viss kommun. Det är mot bakgrund av allmänna sysselsättningssvårigheter, dåligt balanserade och differentierade arbetsmarknader, en allmän oro och osäkerhet förstäligt om man nu satsar på möjligheten av en placering i "sin" kommun.

Södertälje kommun har i skrivelser och uppvaktningar begärt att få det nya energiverket lokaliserat till Södertälje. Man har därvid bl. a. anfört att Södertälje som regionalt centrum utgör en naturlig lokaliseringsort med närhet till andra av verksamheten berörda statliga organ och med goda kommunikationer. Vidare har framhållits det stora behovet av sådana arbetstillfällen som det kan bli fråga om för att åstadkomma en bättre balans på en arbetsmarknad som domineras helt av industrisysselsättning. Lämpliga lokaler för den nya energimyndigheten finns liksom möjligheten att ordna bostad för anställda från annan ort.

Den brist på arbeten som finns i Södertälje samt den obalans som i dag råder på länets bostads- och arbetsmarknad talar för en lokalisering till den södra länsdelen. Länsstyrelsen i Stockholms län och landstinget i Stockholms län har i olika sammanhang också givit uttryck för sådana uppfattningar som talar för Södertälje kommun som lämplig lokaliseringsort.

Herr talman! Med hänvisning till vad jag i mitt inlägg har anfört yrkar jag bifall till reservation nr 1 om myndighetsorganisationen inom energiområdet och i andra hand, därest reservationen inte vinner bifall, bifall till motion 440, vari yrkas att riksdagen skall uttala att statens energiverk bör lokaliseras till Södertälje.

Kammaren beslöt att förhandlingarna skulle fortsättas kl. 19.30.

Nr 127

Torsdagen den
22 april 1982

*Myndighetsorga-
nisationen inom
energiområdet*

Nr 127

Torsdagen den
22 april 1982

10 § Anmäldes och bordlades

Motion

1981/82:2510 av *John Johnsson m. fl.*

Statens hingstdepå och stuteri (prop. 1981/82:198)

*Meddelande om
interpellation*

11 § Meddelande om interpellation

Meddelades att följande interpellation framstälts

den 22 april

1981/82:177 av *Maj Britt Theorin* (s) till statsrådet Karin Ahrland om åtgärder mot förväxling av läkemedel:

Två läkare åtalas nu för att ha vållat en kvinnas död efter att ha skrivit ut fel medicin. Felordinationen grundade sig på en namnförväxling. Patienten ordinerades cancermedlet Myleran i stället för epilepsimedlet Mylepsin.

Tyvärr är felordination på grund av läkemedlets fantasinamn inte någon ovanlig företeelse. Risk finns att det inträffade dödsfallet kan komma att följas av flera. Felordination är naturligtvis oacceptabel, även om den sker på grund av likhet i läkemedlens fantasinamn. Men inte enbart de två läkarna borde ställas till ansvar. De starka ekonomiska intressena, som är den djupare orsaken till detta tragiska dödsfall, borde kläs av i ljuset.

Det finns anledning att kritisera nätverket av marknadsekonomiska inslag inom läkemedelsbranschen och mångfalden av lika eller likartade preparat (synonymer). Detsamma gäller de skenbart nya läkemedel som skapas genom fasta kombinationer av redan kända läkemedel, samhällets stora kostnader för registrering och kontroll av dessa läkemedelskopior och läkemedelsblandningar och slöseriet med angelägen forskning för att ta fram dessa på kommersiella grunder tillskapade "nyheter". Att utkräva ansvar för det inträffade är naturligtvis riktigt. Men det är väsentligt att också förebygga och förhindra att sådan förväxling kan ske i framtiden.

Med några ganska enkla åtgärder skulle riskerna för förväxlingar avsevärt minska. Detta kan ske genom ett nytt märkningssystem och genom en minskning av antalet preparat.

Mot bakgrund av att en stor del av de ca 2 500 preparaten på marknaden är synonympreparat eller har mycket likartad verkan skulle en stor del kunna rensas ut. En färsk utredning av socialstyrelsen visar att endast 10–20 % av nya registreringsansökningar har klassats i gruppen "större medicinskt värde". Redan tidigare har förslag förts fram i riksdagen om att en lagstiftning liknande den norska borde införas; dvs. för att få registrera måste läkemedlet antas vara behövt och innebära en dokumenterad förbättring av vården för de sjuka.

En minskning av antalet preparat minskar risken för namnförväxling och medicinska misstag.

Ett nytt märkningssystem bör vara användningsorienterat och kemiskt beskrivande. Detta hindrar inte att företagens namn tillförs läkemedlet. Fördelen med att fantasinamnen kommer bort och läkarna tänker i farmakologiska termer blir att antalet "beteckningar" på läkemedel minskar. Läkarna tänker därmed i principiella farmakologiska banor, farmakologiska gruppers verkan och biverkan i stället för att som nu belasta minnet med märkesnamn. Det är bara läkemedelsindustrin som vinner på att bibehålla fantasinamn.

Ett användningsorienterat och kemiskt beskrivande märkningssystem innebär en säkerhetsgaranti för patienten. Detta senare är väsentligt. Den medicinska säkerheten kräver en minskning av antalet läkemedel på marknaden och nytt märkningssystem i stället för kommersiella fantasinamn.

Med anledning av det anförda vill jag till sjukvårdsministern ställa följande frågor:

1. Vad avser sjukvårdsministern att vidta för åtgärder för att komma till rätta med problemet med förväxling av läkemedel via de kommersiella fantasinamnen?
2. Är sjukvårdsministern beredd att stoppa de kommersiella fantasinamnen och införa namn som är användningsorienterade och kemiskt beskrivande?

12 § Meddelande om frågor

Meddelades att följande frågor framställdes

den 22 april

1981/82:356 av *Gunnel Jonäng* (c) till industriministern om planerad personalindragning vid L M Ericssons fabriker i Söderhamn och Delsbo:

Enligt L M Ericssons planer skall 550 jobb bort till 1985 vid bolagets fabriker i Söderhamn och Delsbo i Hälsingland. Detta besked har väckt bestörtning i hela landskapet. Söderhamns kommun har redan nu ett svårt sysselsättningsläge, och för Delsbo innebär planerna av allt att döma att hela fabriken läggs ner.

För de anställda och för orterna i fråga innebär indragningar av detta format en katastrof.

På vilket sätt är industriministern beredd att ingripa, och vilka åtgärder är industriministern beredd att vidtaga för sysselsättningen i de berörda orterna?

1981/82:357 av *Mårten Werner* (m) till statsrådet Karin Ahrland om åtgärder för att förebygga synskador på grund av diabetes:

Nr 127

Torsdagen den
22 april 1982

Meddelande om
frågor

I Sverige har omkring 200 000 människor diabetes. Som en följd av sjukdomen skadas de fina blodkärlen i kroppen. Sker det i ögat kan allvarlig synnedsättning inträffa. Diabetiker löper således betydande risk att bli blinda. Men det finns nu en metod som innebär att man med laserstråle bränner ögats näthinna på ett visst sätt (fotokoagulation). Sätts behandlingen in i tid minskar risken för blindhet med mer än hälften. Men resurserna är för små, och förtvivalade diabetiker försöker få vård utomlands.

Vilka åtgärder har statsrådet för avsikt att vidta för att underlätta för diabetiker att i tid förebygga av sjukdomen betingade allvarliga synskador?

1981/82:358 av *Kerstin Andersson* i Kumla (s) till socialministern om riks försäkringsverkets information rörande anledningen till minskade bostadstillägg:

I samband med utbetalning av denna månads pensioner har riks försäkringsverket meddelat att bostadsstödet kan ha minskat eller dragits in därför att "kommunens bestämmelser om kommunalt bostadstillägg ändrats". Detta är helt missvisande information. Jag vill därför ställa följande fråga till socialministern:

Avser statsrådet vidta åtgärder för att pensionärerna skall få en sannfärdig information om anledningen till minskat bostadstillägg?

13 § Kammaren åtskildes kl. 17.52.

In fidem

SUNE K. JOHANSSON

/Solveig Gemert