

**1980/81:112**

**Måndagen den 6 april**

Kl. 11.00

1 § Justerades protokollet för den 27 mars.

**2 § Svar på interpellation 1980/81:107 om ökad information om narkotikans skadeverkningar**

**Anf. 1** Utbildningsministern JAN-ERIK WIKSTRÖM:

Herr talman! Rune Gustavsson har i en interpellation frågat mig vilka åtgärder som har vidtagits och vilka som planeras för att öka kunskapen om narkotikan och dess skadeverkningar hos dem som utbildas till lärare, förskollärare, socialarbetare, läkare och övrig vårdpersonal.

Genom 1977 års högskolereform har det blivit högskolemyndigheternas uppgift att utforma det närmare innehållet i högskoleutbildningarna. Detta regleras i högskoleförordningens tredje kapitel. I korthet kan processen beskrivas på följande sätt. Riksdagen beslutar om inrättande av allmänna utbildningslinjer och anger därvid deras inriktning, längd och lokalisering. På grundval härav fastställer universitets- och högskoleämbetet för varje allmän utbildningslinje en utbildningsplan, med bl. a. riktlinjer för det huvudsakliga innehållet i linjen. Därefter fastställer resp. linjenämnd en lokal plan samt en kursplan för linjen. I dessa anges utbildningsmoment m. m. som skall anordnas samt det närmare innehållet i kurserna.

Utifrån den befogenhetsfördelning som kommit till uttryck genom högskolereformen anser jag det mindre lämpligt att riksdag och regering föreskriver att vissa särskilda moment skall ingå och behandlas i högskolans olika utbildningar. Enligt min uppfattning finns det också all anledning att ha det förtroendet för de lokala högskolemyndigheterna att vi kan utgå från att frågan om narkotika och dess skadeverkningar får det utrymme som är lämpligt och rimligt i varje särskild utbildning.

För att exemplifiera på vilket sätt utbildningen om narkotika bedrivs, har jag inhämtat upplysningar från några högskoleenheter.

Speciallärrarlinjen vid högskolan för lärarutbildning i Stockholm behandlar under momentet sociala-emotionella störningar bl. a. narkotika som en del

Måndagen den  
6 april 1981

*Om ökad information om narkotikans skadeverkningar*

av den negativa identitetsbildningen. Förutom egna lärarkrafter utnyttjar man professor Nils Bejerot samt personal och ungdomar från Hassela- och Valstadkollektiven som föreläsare. Några studerande på linjen har givits möjlighet att förlägga del av sin praktikutbildning vid Valstadkollektivet utanför Västervik. Interner från Hall- och Hågaanstalterna har också inbjudits och deltagit som föreläsare.

Vid förskollärlinjen i Kalmar behandlas narkotika såväl i pedagogik- och metodikutbildningen som i ämnet samhällskunskap. I kursen barn-familj-institution-samhälle behandlas situationen såväl för barn i missbrukarfamilj som för barn som själva är missbrukare. Även här har Hasselakollektivet medverkat i utbildningen.

I utbildningen för fritidspedagoger och klasslärare i Gävle anordnas årligen projektstudier om sniffning, alkohol, narkotika och tobak (SANT-projektet). I undervisningen medverkar inbjudna föreläsare från t. ex. polisen. Besök har avlagts vid Hasselakollektivet. Narkotika behandlas även i den mer ämnesinriktade utbildningen t. ex. i biologi. Samverkan äger rum med friskvårdslinjen vid högskolan.

På samtliga orter där läkarlinjen finns förekommer undervisning om narkotika i flera kurser. Givetvis behandlas narkotikan och dess skadeverkningar i t. ex. farmakologikursen. Merparten av den undervisning Rune Gustavsson efterfrågar behandlas i det teoretiska blocket under nionde terminen i den socialmedicinska kursen, där externa föreläsare av skilda slag medverkar.

Vad gäller annan vårdutbildning vill jag exemplifiera med Grantorpsskolan i Huddinge, där man utbildar sjuksköterskor och annan vårdpersonal. I vårdutbildningen ingår moment som missbruksprocesser, utvecklingspsykologi, familjebehandling i teori och praktik. Utbildningen om beroendeframkallande medel är där oftast upplagd som temastudier. Vad gäller narkotika brukar aktuella föreläsare inbjudas. Så medverkar t. ex. föreläsare från polisen, de sociala myndigheterna och intresseföreningar regelbundet i undervisningen. Föreläsningar och studiebesök har också anordnats på berörda avdelningar vid Långbro sjukhus.

Sammanfattningsvis vill jag understryka den väsentliga insats våra utbildande myndigheter kan göra för att ge bakgrund till och kunskap om narkotika och dess skadeverkningar. Den information jag under hand inhämtat tyder också på att de lokala utbildningsanordnarna behandlar denna fråga med den vikt den bör ha och tar sin del av allas vårt gemensamma ansvar för att minska och förhindra de svåra skadeverkningar narkotika framkallar.

**Anf. 2 RUNE GUSTAVSSON (c):**

Herr talman! Jag ber att få tacka utbildningsministern för svaret.

Jag har framställt min interpellation för att få veta på vilket sätt våra utbildande myndigheter följer upp riksdagens beslut från 1978, då en enig riksdag på regeringens förslag fastslog att samhället inte kan acceptera någon form av narkotika som inte är medicinskt betingad.

Helt naturligt är det då mycket viktigt att det på alla områden där människor utbildas – det må gälla utbildning av lärare, läkare, socialarbetare eller andra som sedan i sin yrkesverksamhet har att förmedla kunskaper – ges en grundlig undervisning om narkotikans problem, symtom osv.

Jag är litet förvånad över utbildningsministerns svar, där han talar om 1977 års högskolereform, i vilken det blivit högskolemyndighetens uppgift att utforma det närmare innehållet i högskoleutbildningen. Med utgångspunkt från detta säger utbildningsministern:

”Utifrån den befogenhetsfördelning som kommit till uttryck genom högskolereformen anser jag det mindre lämpligt att riksdag och regering föreskriver att vissa särskilda moment skall ingå och behandlas i högskolans olika utbildningar. Enligt min uppfattning finns det också all anledning att ha det förtroendet för de lokala högskolemyndigheterna att vi kan utgå från att frågan om narkotika och dess skadeverkningar får det utrymme som är lämpligt och rimligt i varje särskild utbildning.”

Jag tycker att utbildningsministern underskattar sin egen roll i det här uttalandet. Såvitt jag kan se utesluter inte detta att utbildningsministern har möjlighet att ge besked om vad riksdagen har beslutat, eftersom det är utbildningsministerns ansvarsområde. Det bör vara självklart att utbildningsministern och departementet, med utgångspunkt från riksdagsbeslutet och dess innehåll, ger klara besked på de olika områdena inom utbildningssektorn att man måste medverka till att riksdagsbeslutet följs upp över hela fältet.

Sedan redovisar utbildningsministern vad som förekommer på flera olika områden, och det är väldigt positivt. Men tyvärr tror jag inte att vi har samma ljusa bild över hela fältet. Jag har fått viss information, som inte är lika positiv som det exempel utbildningsministern tar fram. Jag menar alltså att det alltså finns mycket att göra här.

Jag skulle vilja fråga utbildningsministern om han är beredd att medverka till att UHÄ och även SÖ kan ordna fler fortbildningskurser om drogfrågorna för lärare. Jag tror att det är väldigt viktigt.

Jag delar naturligtvis helt utbildningsministerns slutsats om den väsentliga insats som våra utbildande myndigheter kan göra för att ge en bakgrund och ge kunskap om narkotikan och dess skadeverkningar. Det är därför vi måste gå vidare i vårt arbete. Om alla dessa personer som vi här talar om får verklig information och utbildning, blir det lättare för dem att arbeta på sina resp. områden och inte minst kunna i tid upptäcka symtom hos de ungdomar som drabbas.

### **Anf. 3** Utbildningsministern JAN-ERIK WIKSTRÖM:

Herr talman! I mitt svar redogjorde jag först för den faktiska beslutsfördelningen när det gäller högskoleundervisning. Men eftersom jag var säker på att Rune Gustavsson inte skulle vara nöjd med att bara få den redogörelsen, började vi på departementet ringa runt och fråga några av de aktuella högskolorna hur det förhöll sig med undervisningen om narkotika. Det visade sig att på alla de ställen som vi tog kontakt med hade man en enligt

*Om ökad information om narkotikans skadeverkningar*

*Om kostnadsansvaret vid arkeologiska undersökningar*

min mening bra och omfattande sådan undervisning.

Vi fortsatte inte att ringa runt till alla de högskolor vi har i landet som utbildar de kategorier som Runc Gustavsson nämner. Jag tycker emellertid att stickproven visar att sådan undervisning förekommer. Jag har också givit uttryck för min personliga uppfattning, att detta är en mycket väsentlig undervisning, och jag tror att alla ansvariga utbildningsanordnare är överens om det.

Vad slutligen gäller frågan om medel för fortbildningskurser har skolöverstyrelsen såvitt jag vet redan sådana kurser, och jag tror att också UHÄ har möjlighet att anordna sådana om man bedömer att det är nödvändigt. Men det kan vara lämpligt att vi ser över den saken också.

**Anf. 4 RUNE GUSTAVSSON (c):**

Herr talman! Jag ber att få tacka utbildningsministern för hans kompletterande svar, att det finns möjligheter – jag tolkar det så – att anordna ytterligare kurser. Jag vet att sådana kurser genomförs, men jag tror att det behövs fler, eftersom vi vet att behovet av insatser är oerhört stort.

**3 § Svar på interpellation 1980/81:126 och fråga 349 om kostnadsansvaret vid arkeologiska undersökningar**

**Anf. 5 Utbildningsministern JAN-ERIK WIKSTRÖM:**

Herr talman! Sven Eric Åkerfeldt har frågat mig vilka åtgärder regeringen har vidtagit för att efterkomma riksdagens beslut när det gäller möjligheterna att underlätta för arbetsföretagen att finansiera arkeologiska undersökningar.

Hans Alsén har frågat mig hur och när jag avser att tillgodose riksdagens beslut om översyn av frågan om kostnadsansvaret för undersökningar m. m. av fornlämningar enligt 9 § fornminneslagen.

Jag besvarar interpellationen och frågan i ett sammanhang.

Frågan om kostnadsansvaret för de arkeologiska utgrävningar som ofta erfordras vid exploatering av mark med fornlämningar kom att aktualiseras för regeringen i ett skede då den nu bedrivna åtstramningspolitiken på det ekonomiska området tog sin början. Alltsedan våren 1979 har regeringen varit ytterst restriktiv med nya utredningar och särskilt sådana som kan bedömas medföra ökade åtaganden och kostnader för staten i framtiden.

I detta läge har inom regeringskansliet prövats olika vägar att få till stånd den av riksdagen begärda översynen av kostnadsansvaret.

De nuvarande reglerna innebär i princip att det är markexploatören som skall svara för utgrävningskostnaderna. Kostnaderna belastar huvudsakligen markägare, byggherrar och – i vissa fall – också de boende i de fastigheter som berörs. Med hänsyn till frågans anknytning till det bostadspolitiska området övervägs därför f. n. inom utbildnings- och bostadsdepartementen frågan om kostnadsansvaret för de arkeologiska undersökningarna.

**Anf. 6 SVEN ERIC ÅKERFELDT (c):**

Herr talman! Jag ber att få tacka utbildningsministern för svaret på min interpellation. Svaret är väl inte direkt överraskande, särskilt inte sett mot bakgrund av den motivering utbildningsministern ger för att regeringen ännu inte har vidtagit några åtgärder – alla känner vi ju till den besvärliga ekonomiska situationen.

Denna fråga har varit aktuell under mycket lång tid, praktiskt taget under hela 1970-talet, och de konsekvenser detta har fått har blivit värre för varje år som gått. Redan 1965 års musei- och utställningssakkunniga, den s. k. MUS 65, erkände att det här onekligen förelåg problem. Vid den allmänna avvägning man gjorde ansågs emellertid att de företag som då var berörda kunde bära dessa kostnader – kostnader som egentligen rör ett område som är av intresse för hela samhället – och motiveringen till detta var väl att det främst var fråga om bankbyggen, varuhusbyggen och liknande.

Så länge problemet höll sig inom den kategorin företag, kan man ha en viss förståelse för det beslut riksdagen senast fattade. Men i dag är förhållandena annorlunda. Det har hänt en hel del under 1970-talet – jag vill först och främst peka på den ökade andelen saneringar och ombyggnader som vi nu har jämfört med den nyexploatering som vi hade under tidigare skeden. Detta har gjort att de här kostnaderna i stor utsträckning har kommit att aktualiseras i samband med bostadsbebyggelse, varigenom hyresgästerna blir de som till slut kommer att få bära dem. Reglerna om den s. k. bruksvärdeshyran enligt hyresförhandlingslagen kommer att medföra en höjning av hyresnivån i den mån företag som har bostäder tar på sig de här kostnaderna och det gäller allmännyttiga företag, vilket inte alls är ovanligt med den utveckling som vi nu kan iakttä. Detta innebär att kostnaderna kommer att öka och bli normgivande även för det privata hyreshusbeståndet. Därmed har vi åstadkommit att de privata hyresvärdarna till slut kommer att ta hem vinsten av den här utvecklingen.

Det finns många exempel på stora kostnader. Jag skall emellertid inte belasta debatten med några exempel utan bara påpeka att det är en oroande utveckling att även allmännyttiga bostadsföretag, som har en hyressättning enligt självkostnadsprincipen, nu har kommit att drabbas av de här kostnaderna. Inte minst i min hemkommun Uppsala finns det i dag aktuella exempel härpå. I Uppsala oroar man sig mycket över de framtida möjligheterna att exploatera sådana tomter som det här är fråga om.

Även om man har förståelse för att det statsfinansiella läget i dag är ett starkt argument mot genomförandet av kostnadskrävande reformer, kan man inte befria sig från tanken att det här rör sig om en stor kostnad som staten under alla omständigheter måste ta på sig, och det finns också en mycket stark opinion härför. Därför tycker jag att regeringen borde kunna ta i den här frågan med litet större kraft än vad den hittills har gjort. Jag begär inte att jag skall få ett otvetydigt svar, som går ut på att man skall göra en stor reform. Men nog tycker jag att det är rimligt att man åtminstone överväger vilka kostnaderna skulle bli och vilka vägar som kan tänkas vara framkomliga för att uppnå en lösning, låt vara en dellösning. I debatten har det väl

**Nr 112**

Måndagen den  
6 april 1981

---

*Om kostnadsansvaret vid arkeologiska undersökningar*

Måndagen den  
6 april 1981

---

*Om kostnadsansvaret vid arkeologiska undersökningar*

framhållits att det allmänna inte behöver ha ett generellt kostnadsansvar. Man kan ju tänka sig avgifter, fondbildning m. m. för att i varje fall i någon mån komma till rätta med det här problemet. Man frågar sig också om det kan tänkas en differentiering av den undersökningsskyldighet som nu åvilar byggföretag. Beträffande gamla tomter i stadskärnorna, som ju är de mest aktuella och kostnadskrävande tomterna, kunde det beredas vissa lättnader när det gäller kostnadsansvaret, medan man i exempelvis nyexploateringsområden, där man ju i regel har alternativ och kan placera ett byggnadsföretag på annat ställe, om det skulle visa sig att de arkeologiska utgrävningarna blir för dyra, skulle kunna tänka sig att kostnadsansvaret är detsamma som nu.

Enligt min mening bör det rimligtvis finnas en möjlighet att för någorlunda överkomliga kostnader undanröja de värsta olägenheterna till följd av de här problemen. Vi skall vara på det klara med, att så länge ingenting görs, väntar en rad byggföretag på initiativ med anledning av riksdagsbeslutet, innan man sätter i gång projekt där det befaras bli stora arkeologiska kostnader. Av den situationen är ingen betjänt. Därför skulle jag vilja fråga utbildningsministern: Kan det tänkas att man gör en mindre ambitiös utredning eller en kartläggning av de nämnda konsekvenserna, så att vi kan få en delreform eller åtminstone en ändring av praxis när det gäller de särskilda skäl som det talas om i 9 § fornminneslagen för att kunna understödja sådana här projekt?

**Anf. 7 HANS ALSÉN (s):**

Herr talman! Jag vill tacka utbildningsministern för att han svarat på min fråga, och jag vill också vara generös och tacka min bänkgranne Sven Eric Åkerfeldt för att han genom sin interpellation, framställd några dagar efter det att min fråga lämnades, "förmerat" den här debatten till en interpellationsdebatt.

Bakom det av mig i frågan åberopade riksdagsbeslutet, grundat på kulturutskottets betänkande 1979/80:12, fanns en omfattande och partipolitiskt bred motionsopinion – om jag får kalla det så. Det var till 1978/79 års riksmöte – under den allmänna motionstiden – som dessa motioner väcktes. Jag skall faktiskt be att till protokollet få nämna dem. Det är motion 202 (c), 297 (c), 298 (fp), 438 (s), 1305 (c), 1853 (c), 1868 (c) och 1869 (m).

Det har alltså gått drygt två år sedan dessa motioner lämnades. Det är ingen överdrift att påstå att de problem man pekade på i motionerna knappast har blivit mindre sedan dess. Inflationen är något ont som drabbar praktiskt taget allt i samhället, inte minst frågor som har med detta spörsmål att göra.

Jag tycker att det, för att klart nyansera denna fråga, kan vara värdefullt att citera ur kulturutskottets betänkande 1979/80:12, och jag ber att få göra det.

"Utskottet och riksdagen har tidigare avvisat förslag om översyn av reglerna om kostnadsansvaret. Utskottet har emellertid därvid också gjort uttalanden som präglas av förståelse för att markexploatörerna kan uppfatta

reglerna som mer än skäligen betungande. Samtidigt har utskottet framhållit betydelsen av att riksantikvarieämbetets anslag avvägs med tanke på den undantagsbestämmelse i 9 § enligt vilken ett byggnadsföretag kan befrias från kostnadsansvaret enligt huvudregeln i samma paragraf.

Tillämpningen av huvudregeln om kostnadsansvaret ger uppenbarligen mycket olika resultat i olika fall. Ibland är det inte fråga om någon allvarigare ekonomisk belastning och inte heller om några negativa effekter i övrigt, exempelvis en försening av byggföretaget. I andra fall är det fråga om höga kostnader både i absoluta tal och i förhållande till hela kostnaden för arbetsföretaget. Utskottet anser att det finns anledning att se över möjligheterna att underlätta för arbetsföretagen att finansiera de undersökningar och eventuella åtgärder i övrigt som det nu är fråga om.

Utskottet har i ett tidigare sammanhang uttalat att det bakom de nuvarande reglerna ligger en medveten strävan att väga olika intressen mot varandra. Den översyn som utskottet nu förordat bör präglas av samma strävan.”

Jag tycker detta är en ganska klarsynt och som sagt nyanserad redogörelse av utskottet som minst sagt borde ha kunnat resultera i några konkreta åtgärder från berört – eller kanske vi skall säga berörda – departements sida.

Det har som sagt nu gått två år och ingenting har hänt, i varje fall ingenting som på något sätt kan återspeglas i riksdagens protokoll, såvida inte det utbildningsministern har att säga fortsättningsvis under debattens gång kan ge något konkret. Men jag har att hålla mig till det svar som har givits Sven Eric Åkerfeldt och mig. Ur det kan inget konkret över huvud taget tas fram. Där pekas det på att – det har Sven Eric Åkerfeldt också berört – de ekonomiska besvärligheterna har gjort att regeringen på detta område inte har tagit några initiativ i egentlig mening. Man pekar på att nya utredningar är man ytterst restriktiv med. Det har heller inte beställts någon utredning, om man med det menar en parlamentarisk sådan eller en av olika representanter sammansatt utredning, utan vad som har sagts – och som framgår av utskottets betänkande – är att det är fråga om en översyn, som man kallar det. Jag tycker att man från departementets sida kanske väl mycket blundar för verkligheten, den verklighet som existerar för människor i olika ansvarssammanhang ute i våra kommuner. Jag tycker man blundar en smula i detta sammanhang också.

Det sägs nu visserligen i svaret från utbildningsministern: ”Med hänsyn till frågans anknytning till det bostadspolitiska området övervägs därför f. n. inom utbildnings- och bostadsdepartementen frågan om kostnadsansvaret för de arkeologiska undersökningarna.”

Det förhållandet att frågan också berör bostadsdepartementet kan inte vara någon helt ny upptäckt. Detta borde man ha kunnat vara medveten om ganska omgående och rimligen ha åstadkommit något konkret. Är något sådant gjort, har det hittills undanhållits oss. Men utbildningsministern kommer förmodligen igen, och när han gör det, skulle jag gärna vilja ha svar på en av mina frågor, nämligen: När kan de här övervägandena leda till några

---

*Om kostnadsansvaret vid arkeologiska undersökningar*

Måndagen den  
6 april 1981

---

*Om kostnadsansvaret vid arkeologiska undersökningar*

resultat? Jag menar inte att det då skall bli fråga om mångmiljonbelastningar av statsbudgeten, utan om någonting som visar att regeringen ser allvarligt på den här frågan, som ändå är en realitet och som förorsakar bekymmer ute i många kommuner. Det är, som jag sade inledningsvis, så att ingenting har blivit bättre sedan motionen väcktes. Det är inte bara samhällsekonomi som är minst sagt ansträngd, utan svångrempolitiken – som kallas så med rätta – slår ju hårt åt alla håll. Och ränteläget är smått astronomiskt till sin höjd i dag – jag förmodar att i varje fall varje sann centerpartist kan känna det så, och jag gör det också. Det försvårar utan vidare – ja, det rent ut sagt omöjliggör på många håll – flertalet byggföretag. Den typ av byggföretag vi här diskuterar är självfallet speciellt känsliga. Det finns rapporter från kommuner – eller, för att använda det i det här sammanhanget kanske mer relevanta begreppet städer – med stora bekymmer på det här området. Visby, Sigtuna, Arboga, Uppsala är sådana städer där detta är en realitet.

I motionsfloden till riksmötet 1978/79 som jag berättade om fanns en hel del synpunkter som, oavsett motionärernas partipolitiska utgångspunkt, enstämmigt pekade på samma problem. Jag skall be att till slut få citera ur några av motionerna.

Låt mig börja med motion 202. Det är en centerpartistisk motion, och avslutningen låter så här: "Om samhället har behov av mera omfattande arkeologiska undersökningar måste dessa också kunna finansieras av samhället. Fornminneslagens regler bör ändras i enlighet härmed."

Sedan, i motion 297, också centerpartistisk, sägs följande: "Det riktiga bör således vara att staten svarar för åtminstone huvudparten av kostnaderna, eftersom det är ett riksintresse som skall tillgodoses. Detta förutsätter ändring av gällande lagbestämmelser."

Och i motionen 298 från folkpartiet sägs följande:

"Resultatet av de arkeologiska undersökningarna måste anses vara av riksintresse. Nuvarande lagstiftning bör därför ändras så att kostnaderna för den påtvingade arkeologiska undersökningen inte belastar kommun eller enskild."

Så till den socialdemokratiska motion som fått numret 438. Där sägs: "Vi står alltså inför en situation där statsmakternas hittillsvarande vägran att bära en större andel av de kostnader som fornminneslagen medför kommer i direkt konflikt inte bara med ett socialt inriktat bostadsbyggande i stadskärnorna utan också med strävandena att bryta kontoriseringen i innerstäderna över huvud taget."

Låt mig avsluta med en moderatbetecknad motion, som har nummer 1869. Där sägs:

"Med erfarenhet av de stora kostnadsförhöjningar som vissa byggprojekt exempelvis i Lund belastats med på grund av arkeologiska utgrävningar anser vi att gällande lag om fornminnen bör ändras, syftande till att staten i större omfattning bär det ekonomiska ansvaret vid arkeologiska utgrävningar."

Ja, det är en ganska enstämmig slutsats man drar i motionerna: ehuru texten kan vara något varierande i sina motiveringar är väl slutsatsen

enstämmig: staten/samhället på riksnivå bör ta större ansvar. Skall det vara möjligt, måste det självfallet finnas ett underlag för ett sådant ställningstagande. När kommer detta att redovisas, herr utbildningsminister?

**Nr 112**

Måndagen den  
6 april 1981

**Anf. 8** Utbildningsministern JAN-ERIK WIKSTRÖM:

Herr talman! När jag hör Hans Alsén läsa upp citat från motioner och uttalanden från olika partier erinrar jag mig grabben som sade: "Om pappa vill och min bror vill och min syster vill och jag vill och farmor vill och Gud vill, men mamma inte vill, så blir det ändå inte pannkakor till middag."

I februari 1980 förelåg det ett 16 sidor långt utkast till kommittédirektiv för en utredning om formerna för statens stöd till arkeologiska undersökningar m. m. Om inte Hans Alsén har tillgång till det kan väl Hans Alsén vända sig till A-pressen, som brukar ha tillgång till alla dokument som finns på utbildningsdepartementet.

Jag kunde inte få regeringens stöd för att göra detta, därför att det precis i det sammanhanget våren 1980 utfärdades allmänna direktiv om att egentligen inga nya statliga utredningar skulle tillsättas som väntades medföra ökade åtaganden från statens sida. Därför råkade just det här förslaget ut för detta totalstopp.

Vi har naturligtvis arbetat vidare med frågan på andra vägar. Riksantikvarieämbetet håller på att undersöka metoder som möjliggör byggande utan utgrävningar. Det vore ett sätt att åtminstone i vissa sammanhang undgå kostnadsproblemet. De metoderna avser speciellt pålning som inte skadar de underliggande kulturlagren, lätt byggnation utan grundgrävning eller en byggnation på befintlig grund.

Samtidigt har vi haft överläggningar med bostadsdepartementet och med riksantikvarieämbetet för att se vad vi i detta läge – då vi inte kan tillsätta en större utredning – kan göra. Självfallet vill vi då väga in frågan om det kostnadsansvar som staten kan ta – kanske genom både bostads- och utbildningsdepartementen.

Det är inte särskilt lätt att pröva den här frågan i ett läge då vi vet att vi inte har tillgång till några nya pengar, utan allt måste finansieras genom omprioriteringar. Men jag delar Hans Alséns och Sven Eric Åkerfeldts uppfattning att detta är en utomordentligt angelägen sak. Annars skulle vi inte ha arbetat så pass mycket som vi gjort på departementet med denna fråga.

**Anf. 9** SVEN ERIC ÅKERFELDT (c):

Herr talman! Det är väldigt intressant att höra att man inte legat alldeles stilla under de här åren utan har gjort överväganden. Nu besannades vad jag förmodade i mitt första inlägg, nämligen att det är kostnaderna och de allmänna direktiven som har begränsat det hela.

I en sådan situation får man tänka sig andra vägar. Utbildningsministern nämnde själv omprioriteringar, en åtgärd som jag varmt skulle vilja rekommendera. När det gäller kostnaderna kan man tänka sig att inom bostadsfinansieringens ram göra vissa lättnader. Jag skulle vilja fråga

---

*Om kostnadsansvaret vid arkeologiska undersökningar*

Måndagen den  
6 april 1981

---

*Om kostnadsansvaret vid arkeologiska undersökningar*

utbildningsministern om man övervägt att som en delreform tänka sig att få dessa kostnader att ingå i låncunderlaget för bostäder och lokaler.

Till sist vill jag peka på en effekt som kan bli följden av att man ingenting gör i det här fallet. Vi kan få samma effekt som den som leder till skattesmitning, nämligen att man upptäcker fynd av olika dignitet men underlåter att anmäla dem därför att man känner till konsekvenserna, dvs. att man själv får stå för allting. Det skulle i detta avseende underlätta betydligt om vederbörande byggnadsföretag visste att man har möjlighet att få hjälp med utgrävningen.

**Anf. 10 HANS ALSÉN (s):**

Herr talman! Det här i sig litet lustiga citatet som utbildningsministern bestod oss med rymmer en väldigt könsdiskriminerande tendens. Jag hoppas att utbildningsministern är medveten om det. Jag skulle vara försiktig med att sprida denna historia om jag vore i utbildningsministerns kläder. Det förutsätts tydligen att det alltid är mamma som skall grädda pannkakor. Jag tycker att vi har anledning att ändra på det.

Kopplat till det här ärendet är det tydligen budgetministern som skall bestämma allt. Jag anser att det vore önskvärt att regeringen, även om detta ytterst är en ekonomisk fråga, skapar ett underlag som gör det möjligt för riksdagen att få del av dessa överväganden. Det är viktigt att de svårigheter som finns redovisas i sammanhanget.

Att det inte skall göras utredningar som leder till nya kostnader är i sig en riktlinje som det är viktigt att man håller på. Men det hindrar ju inte att man arbetar med frågorna i departementet. Det har tydligen skett i större utsträckning än vad som framgår av interpellations- och frågesvaret. Det finns här tydligen något av den vita tvättbjörnen, som arbetar om nätterna när den inte syns. Vi hoppas då att detta arbete skall komma fram. Jag tycker att det är ganska rimligt att riksdagen får del av dessa överväganden och att de leder till åtgärder i former som kan vara acceptabla ur skilda kostnadsbärares synpunkt.

Vi kommer inte ifrån att detta är samhällsekonomiska kostnader, som i en eller annan form ändå måste uppstå. Det är inte rimligt att dessa kostnader i varje läge bestrids av ett fåtal hyresgäster som kan bli aktuella i de projekt som vi nu diskuterar.

Jag förutsätter att man – jag tycker mig ha kunnat utläsa det av utbildningsministerns svar och av hans inlägg i debatten – avser att redovisa denna fråga i någon form som kan göra det möjligt för riksdagen att ta del av resultaten.

**Anf. 11 Utbildningsministern JAN-ERIK WIKSTRÖM:**

Herr talman! Man skall aldrig berätta någon historia i kammaren, för alltid är det någon som missförstår poängen. Men det är en sak för sig.

Alla de argument som Sven Eric Åkerfeldt och Hans Alsén har framfört har jag, enligt min mening, framfört mer utförligt och väl så intelligent som de två frågeställarna, men det har ändå inte hjälpt. Självfallet skall vi

återkomma till frågan och även redovisa för riksdagen vad resonemangen kan leda till. Jag kan bara säga att jag delar uppfattningen att vi i längden inte bara kan avvisa frågan därför att staten inte kan ikläda sig nya åtaganden. De faktiska problemen existerar ju, och till sist måste någon bära kostnaderna. Enligt min mening bör riksdagen inom en inte alltför avlägsen framtid få möjlighet att ta ställning till efter vilka principer det skall kunna ske.

**Anf. 12 HANS ALSÉN (s):**

Herr talman! Utbildningsministern och vi som ställt frågan har tydligen samma inriktning. Vi beklagar självfallet samtliga att regeringen i övrigt icke är mottaglig för intelligenta argument. Vi får kanske hitta andra framöver för att föra denna sak vidare. Men t. v. hoppas vi på utbildningsministern och hans kollega i bostadsdepartementet. Vi tror att det finns vissa möjligheter den vägen.

**Anf. 13 SVEN ERIC ÅKERFELDT (c):**

Herr talman! En positiv effekt har vi alla fall nått med den här interpellations- och frågedebatten, och det är att vi kunnat konstatera att även utbildningsministern är mycket positiv till denna fråga. Det var ett av syftena. Vi kanske kan förvänta oss att det kommer något förslag framöver. Det blir i så fall ett förslag som kommer att behandlas med all den positiva opinionsyttring som vi här är mäktiga. Jag vill avslutningsvis önska utbildningsministern välkommen med ett sådant förslag i kammaren.

**4 § Svar på interpellation 1980/81:104 om ändrade regler rörande sjukpenninggrundande inkomst**

**Anf. 14 Socialministern KARIN SÖDER:**

Herr talman! Wiggo Komstedt har frågat mig, mot bakgrund av den praxis som f. n. gäller vid beräkning av sjukpenninggrundande inkomst för egna företagare, om jag är beredd att bidra till att lagen om allmän försäkring skyndsamt ändras, så att den förväntade arbetsinkomsten för egenföretagare även registreras som sjukpenninggrundande inkomst.

Försäkringskassan fastställer en försäkrads sjukpenninggrundande inkomst på grundval av uppgifter om hans eller hennes förväntade inkomst ett år framåt. Uppgifterna om den beräknade inkomsten får kassan av den försäkrade själv, av den försäkrades arbetsgivare eller genom andra för kassan kända förhållanden, t. ex. pensionsgrundande inkomst eller taxerad inkomst.

I detta sammanhang görs viss skillnad mellan inkomst av anställning och inkomst av annat förvärvsarbete än anställning. Den senare inkomsten, som avser arbete för egen räkning, får enligt bestämmelserna i lagen om allmän försäkring inte beräknas till högre belopp än som motsvarar skälig avlöning för liknande arbete för annans räkning. Det innebär alltså att den sjukpenninggrundande inkomsten för en egenföretagare normalt inte bör

Måndagen den  
6 april 1981

---

*Om ändrade regler rörande sjukpenninggrundande inkomst*

överstiga den inkomst som en anställd med samma arbetsuppgifter har. Denna princip när det gäller att beräkna sjukpenningen för egenföretagare har funnits lång tid före nuvarande lagstiftning.

Den bakomliggande principen är att sjukpenning endast skall kompensera inkomst av egen arbetsinsats. En egenföretagares inkomster kan i många fall innehålla andra rörelseanknutna avkastningar, som inte är beroende av hans arbetsinsats och som därför inte skall läggas till grund för beräkning av sjukpenninggrundande inkomst. Den nuvarande bestämmelsen i lagen om allmän försäkring som jag här beskrivit skall således inte påverka den allmänna regeln om att sjukpenning skall grundas på inkomst av arbete. Avgörande är årsinkomsten av eget arbete med bortseende från rörelseanknutna avkastningar o. d.

Tidigare bestämdes en egenföretagares sjukförsäkringsavgift med ledning av den inkomst för vilken han faktiskt var försäkrad. Reglerna härom ändrades emellertid så att egenföretagaren fr. o. m. inkomståret 1975 betalar sjukförsäkringsavgift på grundval av taxeringen och oberoende av den fastställda sjukpenninggrundande inkomsten. Detta förhållande har medverkat till att frågan särskilt uppmärksammats under senare år.

I direktiven för sjukpenningkommittén ingår uppgiften att se över såväl reglerna för egna företagares sjukpenningförsäkring som avgiftsreglerna, varvid även de av interpellanten diskuterade frågorna kommer att behandlas. Jag är inte beredd att föregripa kommitténs arbete i dessa frågor.

**Anf. 15 WIGGO KOMSTEDT (m):**

Herr talman! Jag ber att få tacka socialministern för svaret.

Svaret består av en genomgång av redan kända fakta hur försäkringskassan fastställer en försäkrads sjukpenninggrundande inkomst. Socialministern redovisar att det i detta sammanhang görs viss skillnad mellan inkomst av anställning och inkomst av annat förvärvsarbete än anställning, dvs. egna företagares inkomster.

Det är precis detta som min fråga gäller – nämligen det för egenföretagarna otroligt diskriminerande förhållandet att den sjukpenninggrundande inkomsten skall baseras på skälig avlöning för liknande arbete som utförs av anställd.

Då vill jag fråga: Vad är skälig ersättning? Är det samma ersättning som anställda med 40 timmars arbetsvecka har? Anställda som jobbar mycket extra får ju också – helt naturligt – högre sjukpenninggrundande inkomst än den som bara konsekvent jobbar 40 timmar per vecka. Men om han är egenföretagare får han inte ersättning för de här extra arbetsinsatserna, ifall han skulle bli sjuk. Får jag då fråga socialministern: Är det inte just denna extra arbetsinsats som vi skall premiera?

Under de senaste veckorna har flera av socialministerns regeringskolleger här i riksdagen sagt att vi har ett för litet nyföretagande i vårt land och att nyföretagandet måste stimuleras. Kan man säga att det är stimulerande av nyföretagandet, när man ser hur reglerna för sjukförsäkringen tillämpas? Ta som exempel en lantbrukare, en enbilsåkeriägare, en företagare i hantverks-

branschen. Vilken stimulans ges dem till en extra arbetsinsats? Skulle de bli sjuka upptäcker de att deras extra arbetsinsats inte har något värde utan i stället blir en belastning.

Vi kan exempelvis se på *en* yrkeskategori. Åkerinäringen i vårt land består till 85 % av enmansföretagare. Detta är alltså en bransch där det finns ovanligt många egenföretagare i förhållande till det totala antalet anställda inom branschen. Men för alla dessa egenföretagare blir det Transportarbetareförbundet som i princip bestämmer vilken sjukpenninggrundande inkomst som egenföretagaren skall få. Om medelinkomsten för personer anslutna till Transportarbetareförbundet är 75 000 kr. per år, så blir också egenföretagarens sjukpenninggrundande inkomst 75 000 kr., oavsett om någon av dessa företagare har en taxerad beskattningsbar inkomst på 100 000 kr. Men statsmakterna skäms inte ett dugg för att ta ut sociala avgifter grundade på 100 000-kronorsinkomsten. Med vanlig rättspraxis som utgångspunkt borde ett dylikt förfaringssätt kallas för stöld.

Den lägre inkomsten borde i vissa fall berättiga till bostadsbidrag. Men då gäller naturligtvis den högre inkomsten, den taxerade. Var finns logiken i detta?

Även om Transportarbetareförbundet uppger att medelinkomsten är 75 000 kr. för dem som är anslutna till förbundet, så är naturligtvis den som är anställd och tjänar 100 000 kr. berättigad till sjukpenning grundad på 100 000-kronorsinkomsten. Ingen löntagare accepterar något annat och skall självfallet inte göra det heller.

I sitt svar säger socialministern följande: "Denna princip när det gäller att beräkna sjukpenningen för egenföretagare har funnits lång tid före nuvarande lagstiftning."

Jag tycker det är närmast genant för statsrådet att använda sig av ett sådant försvar. Det påminner om första klass i småskolan, där Kalle i och för sig erkänner för läraren att han har kastat sten, men säger att det har Pelle också gjort.

Därför att en tidigare socialdemokratisk regering förde en diskriminerande politik gentemot egenföretagarna, så är det inte nödvändigt att en borgerlig regering fortsätter med samma diskriminering och därtill använder ett försvar som det här åberopade. Svagt, säger jag, för att vara hovsam.

Som jag inledningsvis påpekade är socialministerns svar på min interpellation inte något svar utan en redovisning av gällande bestämmelser. Det avslutas med sex rader om att i sjukpenningkommitténs direktiv ingår uppgiften att se över gällande regler för egenföretagarnas sjukpenningförmåner. Socialministern säger sig sålunda inte vara beredd till ett ställningsstagande som föregriper utredningen.

Jag är medveten om den praxis som gäller i riksdagen, att man inte föregriper sittande utredningar. Men detta är en situation där man kan fundera över om inte ansvarigt statsråd borde ingripa – av flera skäl, bl. a. att sjukpenningkommittén har arbetat ganska länge. Enligt vad som har framskyttat i pressen är sjukpenningkommittén djupt oense om hur förslagen skall se ut. Det är därför jag har tagit upp frågan nu – det hastar

Måndagen den  
6 april 1981

*Om ändrade regler rörande sjukpenninggrundande inkomst*

nämligen med ett avgörande. Som jag har sagt i min interpellation kanske det inte behövs så många parlamentariska utredningar för att rätta till djupgående orättvisor.

Skall regeringens satsningar i andra sammanhang vad gäller nyföretagande lyckas, måste dessa djupa orättvisor snabbt rättas till. En klart uttalad positiv inställning från det ansvariga statsrådets sida skulle ge regeringen goodwill ute bland dem som nu blir orättvist behandlade och ge dem ett hopp om att deras sjukpenning skulle kunna rättas till.

Jag återkommer till att svaret närmast är en uppräknig av vad som gäller. Jag vill sammanfattningsvis avsluta med att fråga socialministern: Delar socialministern uppfattningen att det sätt på vilket det nu avgörs hur stor sjukpenningen blir för en egenföretagare är djupt orättvist? Delar socialministern uppfattningen att nuvarande system inte stimulerar till nyföretagande, såsom regeringen hade hoppats skulle ske? Anser socialministern den ordningen vara bra, att ett fackförbund avgör sjukpenningens storlek för en grupp egenföretagare? När kan vi hoppas på ett förslag från socialministern vilket undanröjer nuvarande orättvisor?

**Anf. 16 Socialministern KARIN SÖDER:**

Herr talman! Wiggo Komstedt säger sig vara medveten om den praxis som innebär att ett ansvarigt statsråd inte föregriper en sittande utredning. Därmed har han alltså själv svarat på en del av de frågor han har ställt.

Därutöver vill jag tillägga att det förhållandet att denna fråga utreds grundar sig på att regeringen, som har givit direktiven, anser att de förhållanden som existerar inte är tillfredsställande – annars skulle frågan inte behöva utredas. Då skulle man ju veta hur man skall hantera frågan och skulle inte behöva ändra något. Man utreder ju inte en fråga om man anser att förhållandena är tillfredsställande.

Det är naturligtvis svårt att bedöma arbetsinkomsten för en egenföretagare utifrån de utgångspunkter som relaterades i mitt svar. Att jag i mitt svar beskrev det historiska skeendet beror på att jag tycker det är rätt viktigt att få detta till protokollet, för det ger en helhetsbild av vad som har legat bakom den situation vi har i dag.

Jag vill därutöver säga att fast en utredning pågår i ärendet är det så att man inom sjukförsäkringens ram ägnar denna fråga uppmärksamhet. Praxis hade tidigare, som jag sade, utvecklats så att kassornas bedömning innebar en jämförelse med vad som ungefärligen motsvarade inkomsten för en anställd. Men på senare tid har man faktiskt försökt att tränga djupare in i de här problemen när det gäller de enskilda fallen, för att på så sätt kunna ta hänsyn till egenföretagares arbetsinsats som sträcker sig utöver normal arbetstid. Jag delar Wiggo Komstedts uppfattning, att egenföretagare inom olika yrkeskategorier i många fall har en mycket längre arbetstid än vad som kan anses vara en normal arbetstid.

Svårigheten för kassorna har varit att bestämma hur stor del av inkomsten som är grundad på förvärvsarbete och vad som är att hänföra till andra intäkter. Jag tror att vi är eniga om, Wiggo Komstedt och jag, att

---

*Om ändrade regler rörande sjukpenninggrundande inkomst*

sjukpenningen skall grunda sig på den faktiska arbetsinkomst man har. Det gäller alltså att kunna definiera hur stor denna arbetsinkomst är.

Jag har nämnt att praxis på det här området inte längre är riktigt entydig, och riksförsäkringsverkets ombudsenshet, som bl. a. har till uppgift att verka för praxisbildning och enhetlighet i tillämpningen av reglerna inom socialförsäkringen, har uppmärksamheten riktad på området och arbetar f. n. på att skapa klarhet i dessa frågor utifrån de utgångspunkter, som jag har nämnt, redan medan utredningsarbetet pågår. Själva utredningen får då komma med ytterligare klarlägganden av hur den här frågan skall skötas för framtiden.

Jag är alltså enig med Wiggo Komstedt om att egenföretagarna gör ett ofta oegennyttigt arbete och att deras arbetstid inte sällan är mycket längre än många andras. Men det gäller i det här sammanhanget som i många andra att vi måste ha regler som är möjliga att tillämpa och som uppfattas såsom riktiga även av omvärlden. Därför arbetar sjukpenningkommittén med det här.

Nu har kommitténs ledamöter varit strängt upptagna med att ta fram de förslag som regeringen beställt när det gäller arbetsgivarinträde och därmed sammanhängande frågor. Kommittén avlämnar sitt betänkande inom kort och kommer sedan att ta itu med frågor av den här karaktären, som jag nyss nämnde. Jag hoppas att kommittén skyndsamt skall kunna komma fram till resultat på området.

**Anf. 17 WIGGO KOMSTEDT (m):**

Herr talman! Bedömningarna på detta område, säger socialministern, är svåra att göra. Det finns naturligtvis olika sätt. Man kan ju göra beräkningen på föregående års inkomst. Det behöver inte vara bluffsiffror, när man vet hur stor föregående års inkomst varit och man kan förvänta att inkomsten för vederbörande blir ungefär densamma, med de generella påslag som även andra på arbetsmarknaden får. Det finns alltså vägar att gå.

Socialministern talade om den sittande utredningen. Jag påpekade i mitt tidigare inlägg att man kanske med litet fantasi och sunt förnuft skulle kunna komma fram till någonting som är rättvist, utan att det behöver utredas.

Vi har en förmåga här i landet, och framför allt kanske i riksdagen, att väcka förslag på punkter där vi är ense. Det tycks vi vara på denna punkt – vi anser att det här är en diskriminering. Men samtidigt har vi alltså en förmåga att vilja dra i väg frågorna till byråkratiska utredningar, som därtill sitter länge, kanske alltför länge – det finns avskräckande exempel. Medan detta sker får man alltså den effekt som jag ville påvisa, att man inte stimulerar egenföretagandet i vårt land. Vi vet ju att det blir besvärligheter på många olika områden, och situationen kompliceras av att om en egenföretagare blir sjuk har han inte den förmån som alla andra har. En anställd med 100 000 kr. i taxerad inkomst får ju räkna denna inkomst som sjukpenninggrundande och erhåller ersättning därefter, men är jag egenföretagare mäts ersättningen med utgångspunkt från inkomsten för anställda i samma bransch.

Jag tog exemplet med egenföretagarna i åkeribranschen, eftersom de är en så stor bit egenföretagare. Att deras inkomst blir större beror oftast inte på

Måndagen den  
6 april 1981

---

*Om ändrade regler rörande sjukpenninggrundande inkomst*

att de har mer betalt i timmen än den som är anställd som chaufför, utan det beror på att de lägger ned mycket av sin fritid på att sköta bilen, underhålla den och själva göra en hel del arbete – på ledig tid under lördagar, söndagar och kvällar. Detta är, tycker jag, någonting som skall premieras och inte bestraffas. Det kan vara en fördel många gånger att man har grejor som fungerar väl när man skall ut i trafiken, för att nu fortsätta med det aktuella exemplet. Det här anser jag är en inkomst av rörelsen totalt sett, och det ger alltså pengar som beskattas.

Jag efterlyser fortfarande ett svar från socialministern när det gäller detta synsätt – hur man kan fortsätta att ta ut sociala avgifter på den taxerade beskattningsbara inkomsten men inte är beredd att ge någonting igen, om det skulle bli tal om ersättning från sjukförsäkringen.

Utbildningsministern berättade en historia här och sade, att om alla andra vill men inte mamma, så blir det ingen pannkaka till middag.

Jag efterlyser också en vilja från socialministerns sida. Kanske det ansvariga statsrådet skulle kunna påverka sina kolleger genom att uttala en vilja som gäller inställningen i den här frågan.

Jag menar alltså att ett stort antal extra timmars arbetsinsatser inte skall bestraffas. Om det skall ske en annorlunda bedömning så skall arbetet premieras. Och jag efterlyser fortfarande socialministerns egen syn på de här frågorna och hur snabbt ett förslag kan komma.

**Anf. 18 Socialministern KARIN SÖDER:**

Herr talman! Jag vill upprepa vad jag sade i mitt tidigare inlägg: Fastän en utredning pågår har riksförsäkringsverkets ombudsenshet tagit tag i denna fråga för att utveckla en ny praxis, där man tar hänsyn till just de omständigheter som Wiggo Komstedt tar upp.

Detta är väl ett svar så gott som något på frågan om huruvida man vidtar åtgärder skyndsamt eller ej. Detta arbete pågår alltså samtidigt som utredningen jobbar med den långsiktiga lösningen. Det är ett tecken på vilja att åstadkomma större rättvisa.

Dessa förhållanden avspeglar också min personliga syn på frågan. Det är viktigt att vårt sjukförsäkringssystem uppfattas som så rättvist som möjligt, och då är det viktigt att hela arbetsinkomsten tas i beaktande.

**Anf. 19 WIGGO KOMSTEDT (m):**

Herr talman! Nu säger socialministern att arbetet skall ske skyndsamt. Då har jag en mycket kort, enkel fråga: När kan vi förvänta oss ett förslag från socialministern?

**5 § Svar på fråga 1980/81:328 om loktillverkningen vid NOHAB i Trollhättan**

Nr 112

Måndagen den  
6 april 1981

---

*Om loktillverkningen vid NOHAB i Trollhättan*

**Anf. 20** Kommunikationsministern ULF ADELSON:

Herr talman! Bertil Zachrisson har frågat mig vilka åtgärder regeringen är beredd att skyndsamt vidta för att göra det möjligt för lokbyggnadsavdelningen vid NOHAB i Trollhättan att leva vidare.

NOHAB:s problem när det gäller loktillverkningen beror i första hand på att den svenska marknaden för diesellok är för liten och att företaget har problem att sälja sina produkter utomlands. Exporten av lok har inte utvecklats i enlighet med de planer som redovisades för bara något år sedan.

SJ har sedan länge utan undantag beställt sina diesellok hos NOHAB och därmed också bidragit till att hålla verksamheten i gång. SJ måste dock göra sina beställningar på kommersiella grunder med hänsyn till de krav som staten har på verkets ekonomi och kan därför inte anpassa sina lokbeställningar till NOHAB:s krav på kontinuitet i dess produktion. Dessa förhållanden tillsammans med exportproblemen har medfört att NOHAB under vissa tider haft svårt att fullt utnyttja sin kapacitet när det gäller att bygga lok.

Läget vid företaget har nu förbättrats genom en beställning från SJ på ombyggnad av äldre motorvagnar för 30 milj. kr. I enlighet med tidigare planer – jag understryker det – kommer SJ i sommar också att ta upp förhandlingar med NOHAB om en beställning av ytterligare 18 diesellok av typ T44 som SJ har option på. Om ett avtal träffas kommer loken att tillverkas för leverans under perioden januari 1983–januari 1984. Den här beställningen skulle alltså innebära att loktillverkningen kan fortsätta i ytterligare nästan tre år. På det sättet skulle företagsledningen vid NOHAB få nödvändig tid för att ytterligare bearbeta exportmarknaden.

SJ avser också att i enlighet med sin tioåriga investeringsplan köpa fler diesellok efter den nu aktuella beställningen. Jag räknar med att NOHAB även då skall ha goda möjligheter att konkurrera om beställningarna.

**Anf. 21** BERTIL ZACHRISSON (s):

Herr talman! Investeringsverksamheten vid SJ sköts numera så planlöst och improviserat att utöver skadorna på järnvägens egen ekonomi nu också svensk industri drabbas, som hittills har haft anledning att räkna med en kontinuitet i SJ:s planering för framtiden.

Det finns många skrämmande exempel att anföra på det förfall som f. n. präglar SJ:s verksamhet. Underskott i miljardklassen har skapat oreda i ekonomin, och improviserade satsningar utan noggrann planläggning har lett till kaos i trafikföringen. Till detta finns det anledning att återkomma när riksdagen om några veckor skall diskutera järnvägspolitiken i dess helhet.

Den fråga jag nu ställt om loktillverkningen vid NOHAB:s fabriker i Trollhättan illustrerar på ett nästan övertydligt sätt bristerna i SJ:s investeringsverksamhet.

Måndagen den  
6 april 1981

---

*Om loktillverk-  
ningen vid NO-  
HAB i Trollhättan*

En tidigare planerad beställning av diesellok har SJ inte längre pengar till. En kontinuerlig beställning av lok är bra för SJ och bra för industrin. Det har man tidigare år också varit helt överens om. NOHAB, som är den enda svenska tillverkaren av dieselelektriska lok, behöver kontinuitet i beställningarna för att kunna behålla kvalificerad personal och för att ha en grund för sin verksamhet i Sverige, från vilken man kan bygga vidare på satsningar för export.

Beställningens uteblivande slår nu mycket hårt. Det innebär att företagets lokbyggnadsavdelning hotas – i varje fall till vissa delar – av nedläggning. Om en nedläggning sker skulle en viktig industriell kompetens försvinna, vilket skulle göra oss importberoende på ännu ett område, där vi borde ha förutsättningar att i stället exportera svenska produkter. Det är känt att det finns svårigheter på exportmarknaden f. n., inte bara för NOHAB utan också för andra. Men då är det ju så mycket viktigare att det svenska samhället hjälper till, framför allt när det gäller en verksamhet som det av mycket sunda ekonomiska skäl också är nödvändigt att upprätthålla i framtiden.

Representanter för företaget har varit hos kommunikationsministern för åtskilliga månader sedan och pekat på de faror som hotade om beställningen uteblev. Men ingenting har skett. Den passiviteten hotar nu en del av svensk industri, som borde ha stora möjligheter att utvecklas. Men här ges alltså ännu ett exempel på regeringens handlingsförlamning, som leder till svåra problem för svensk industri och sysselsättning.

Skyll inte på SJ! Det är regeringen som har ansvaret. Vidta åtgärder! Det här är inte ett större ekonomiskt problem än att det borde kunna rymmas inom den ram SJ har. Man säger att detta skall man ordna vid framtida beställningar. Det är bra att en sådan plan kommer. Jag vet också att det tidigare har varit planerat. Men problemet är ju att företaget i fråga svälter nu. Och att komma till en som är svältdöende och säga att "du får käk om några år", det är inte särskilt lyckat.

**Anf. 22** Kommunikationsministern ULF ADELSON:

Herr talman! För varje sekund jag hör Bertil Zachrisson förstår jag mindre och mindre. Vem har sagt att SJ inte har pengar? Dessa 18 lok har SJ haft i sina planer sedan länge. De skall beställas, man har hela tiden avsett att beställa dem, och det finns pengar till dem. Vilka andra beställningar är det SJ inte har pengar till, herr Zachrisson? Nu skall herr Zachrisson strax här i talarstolen tala om detta.

Det är alldeles riktigt att representanter för NOHAB var uppe på kommunikationsdepartementet för något år sedan och ville att SJ skulle göra extrabeställningar på lok. Jag frågade SJ. Nej, sade man, vi behöver f. n. inga fler diesellok. SJ behövde alltså inga fler diesellok då. Men de 18 lok som nu skall beställas ingår i planeringen sedan länge, det finns pengar avsatta i budgeten, i långtidsinvesteringen.

Även om vi inte skall ta upp någon stor järnvägsdebatt nu, vill jag säga att SJ dessutom nu för första gången har fått möjlighet att bedöma sina

investeringar fem år framåt i tiden genom det förslag som riksdagen skall ta ställning till om några veckor. Jag förstår därför inte vad herr Zachrisson menar. Under er tid, när ni sossar satt vid makten, lade man ner järnvägar. Järnvägen förföll och var impopulär. Nu är den populär. Nu åker människor tåg. Det är klart att detta har inneburit problem. Men den socialdemokratiska kritiken mot SJ faller på sin egen orimlighet. Det var under er tid järnvägen förföll. Att nu stå här och ta till brösttoner – och dessutom utan att kunna sakfrågan – tycker jag inte stärker herr Zachrissons ställning som ordförande i vårt trafikutskott.

**Anf. 23 BERTIL ZACHRISSON (s):**

Herr talman! Jag skall inte falla in i den litet grova ton som präglade herr Adelsonhs anförande. Representanter för företaget har begärt företräde hos riksdagens trafikutskott och sagt att deras företag nu är hotat. De har varit hos kommunikationsministern och talat om för denne att om SJ inte vidhåller den beställning som SJ tidigare gjort, så att företaget får kontinuitet i sin tillverkning också under den närmaste tiden, kommer de att bli varslade om att lokavdelningen inte längre kan existera. Kvalificerad personal tvingas då lämna företaget och vårt land.

Det är häpnadsväckande att kommunikationsministern inte har gjort sig bättre underrättad om förhållandena. Men det är ännu mera häpnadsväckande med tanke på att personalen, som nu nästan med andan i halsen kommit till trafikutskottet, då alltså sade att man hade varit hos kommunikationsministern och hade trott att denne skulle se till att denna utveckling skulle stoppas – men det har han inte gjort. Vilket värde har ett besked innebärande att det väl någon gång i framtiden kommer att vidtas åtgärder? Det är nu som man skall se till att NOHAB räddas. Det är viktigt att det sker nu, eftersom det är bättre att de anställda där får göra lok, något som de kan, än att herr Adelsonhs kollega herr Wirtén skall behöva skaffa andra jobb åt dem i Trollhättan.

**Anf. 24 Kommunikationsministern ULF ADELSONH:**

Herr talman! Ödmjukhet i tonen är ju herr Zachrissons bästa gren. Uttryck som "handlingsförklamation", "oordning utan all like", "häpnadsväckande" och sådant räknas väl inte. Herr Zachrisson väljer dock själv sitt tonläge.

Vad är det för beställning som SJ inte har vidhållit? Det är alldeles riktigt att NOHAB:s företagsledning uppvaktade med en begäran om extrabeställningar på lok som SJ inte behövde. Jag sade då att vi i vårt land inte har möjlighet att lägga ut dylika beställningar. Sådan ekonomi har inte statens järnvägar. Vad är det för beställning som SJ inte har vidhållit, herr Zachrisson?

**Anf. 25 BERTIL ZACHRISSON (s):**

Herr talman! Företrädare för företaget har för trafikutskottet uppgett att en planerad beställning, som SJ hade avsett att lägga ut för att den kontinuitet

som man under alla år hittills har stått för skulle kunna upprätthållas också under den närmaste tiden, har uteblivit. Nu säger herr Adelson att det skall hända något en gång i framtiden, men den brist i kontinuitet som har skapats genom ryckigheten i både regeringens sätt att sköta SJ:s ekonomi och SJ:s eget sätt att sköta sina investeringsbeställningar gör att företaget nu är hotat. Det tycks herr Adelson vara okunnig om.

**Anf. 26** Kommunikationsministern ULF ADELSON:

Herr talman! Jag utmanar herr Zachrisson att redogöra för vilken beställning som har uteblivit, inte bara tala om den i allmänna ordalag. Vi låter laga 30 lok per år, precis som varit förutskickat. Dessutom behöver SJ, som jag också sade vid uppvaktningen, inga lok förrän 1983/84. Dessa lok har hela tiden ingått i SJ:s planering, och man skall, som jag sagt i svaret, i sommar förhandla om dessa lok, som skall levereras 1983. Jag utmanar alltså herr Zachrisson, ordförande i trafikutskottet, att tala om vilken beställning det är som har uteblivit.

**Anf. 27** BERTIL ZACHRISSON (s):

Herr talman! Herr Adelson vet precis lika väl som jag att man har haft kontinuerliga beställningar vid NOHAB under mycket lång tid. Dessa beställningar var också avsedda att fortsätta under de närmaste åren. SJ har nämligen kontinuerligt behov av att förnya sin uppsättning av diesellok. Det förhållandet att man tydligen skall ha 18 lok framöver visar att man har ett sådant behov. Man har dock helt plötsligt upphört med sina kontinuerliga beställningar under de aktuella åren. Anledningen till det är, enligt de uppgifter som företaget har fått av SJ, att SJ inte kan lägga ut några medel på detta just nu. Man har det så besvärligt med sina beställningar av vagnar och annat att man inte kan svara mot de enorma behov som trafiken skapar i övrigt. Anledningen härtill är att vagn- och lokparken är så nedgången.

Det kan alltså finnas skäl för SJ att i detta läge använda de små medel, som man har fått, till andra ändamål. Men när detta drabbar NOHAB på det sättet att den normala kontinuiteten inte kan upprätthållas är det regeringens sak att se till att den bevaras, genom att man vidtar särskilda åtgärder.

**Anf. 28** Kommunikationsministern ULF ADELSON:

Herr talman! Jag finner att herr Zachrisson inte kan redogöra för vilken beställning det är som utblivit. Den ordinarie beställningen skall göras i sommar. Herr Zachrisson anser alltså, efter att från de fackliga organisationerna ha fått uppgifter som de av ett eller annat skäl velat framföra till honom, att regeringen skulle – trots att SJ inte behövt några ytterligare lok – ha beordrat en extra loktillverkning vid NOHAB.

Därmed har jag fått svar. SJ behövde dem inte och hade inte planerat för dem. Men på grund av uppgifter från facket till herr Zachrisson skulle SJ ha gått in och beställt lok som SJ inte behöver! Det är alltså vad herr Zachrisson menar! Det dröjde tills nu innan jag förstod det.

**Anf. 29** BERTIL ZACHRISSON (s):

Herr talman! Jag konstaterar att herr Adelson i något försök till advokatyr är fullständigt ointresserad av om det här företaget med sin lobbygnadskompetens kan överleva eller inte. Det är också en intressant erfarenhet av den här diskussionen.

**Anf. 30** Kommunikationsministern ULF ADELSON:

Herr talman! Jag har inte möjlighet att återge allt som sades vid uppvaktningen, men man sade bl. a. att man eventuellt hade ett antal internationella beställningar på gång. Om man inte fick dem kunde det uppstå problem.

Sedan har jag inte hört av NOHAB på annat sätt än genom tillfälliga diskussioner här i kammaren med en riksdagsledamot. Det har inte kommit några larmrapporter, och nu har NOHAB beställning på reparationer av 30 lok, och i sommar skall vi diskutera den planerade beställningen av 18 lok.

Herr Zachrisson har tagit ett uttalande från fackliga representanter till intäkt för en fråga till kammaren. Felet var bara att herr Zachrisson inte hade något på fötterna. Då gäller det att framställa mig som handlingsförlamad och ointresserad av att företag överlever och ta till alla de kraftord som är så fruktansvärt vanliga i riksdagen, där vi aldrig kan behandla varandra som hyggligt folk utan måste komma åt varandra politiskt. Det är det herr Zachrisson försöker.

**6 § Svar på interpellation 1980/81:109 om färjetrafiken över Öresund****Anf. 31** Kommunikationsministern ULF ADELSON:

Herr talman! Eric Jönsson har, med hänvisning till planerad förändring i färjetrafiken över Öresund, frågat mig om jag vill medverka till att en analys och utvärdering av färjetrafiken mellan Malmö och Tuborg kommer till stånd samt om jag är beredd att också granska andra alternativ för trafiken till Köpenhamn där centrum/centrumläge eftersträvas.

Under år 1979 genomfördes en statlig utredning om bl. a. möjligheterna att uppnå en förbättrad lönsamhet i den under hela 1970-talet olönsamma trafiken över Öresund. I dag sker färjetrafiken över södra Öresund i samarbete mellan Scandinavian Ferry Lines AB och A/S Dampskibsselskabet Øresund. Enligt bolagen är trafiken på linjen Malmö-Tuborg olönsam. Förlusterna uppgår till drygt 1 milj. kr. per månad. Rederierna anser att linjen saknar möjligheter att bli ekonomiskt bärkraftig. På såväl svensk som dansk sida har man därför ansett det nödvändigt att trafiken läggs ned, senast efter sommaren i år.

En ytterligare analys och utvärdering av trafiken genom statens försorg, såsom Eric Jönsson efterlyser, anser jag onödig. En utredning skulle förmodligen också förlänga den tid som den förlustbringande trafiken skulle

Måndagen den  
6 april 1981

*Om färjetrafiken  
över Öresund*

fortsätta. Regeringen kan enligt min mening inte medverka till detta utan att samtidigt ta ansvar för att de båda rederierna hålls ekonomiskt skadeslösa. Ett sådant stöd är jag för min del inte beredd att verka för, särskilt som trafiken avses fortgå mellan de berörda regionerna på andra linjer. Jag tror f. ö. inte att statliga utredningar kan göra underverk och förändra grundläggande trafikförutsättningar för var gods- och persontransporterna lämpligast sker.

På frågan om färjetrafiken mellan centrum i Malmö och centrum i Köpenhamn har jag erfarit att rederierna är inriktade på att fortsätta utveckla den s. k. snabbåtstrafiken. Exempelvis har rapporterats att man från dansk sida undersöker möjligheten att utveckla stora katamaranfartyg eller annan typ av modernt snabbgående tonnage som kan utnyttja befintlig färjelägeskapacitet. Jag har ingen anledning att ifrågasätta bolagens bedömningar.

Slutligen vill jag framhålla att det alltid står varje intresserad, t. ex. de berörda kommunerna, fritt att öppna ny trafik över Öresund. Det är dock uteslutet att staten skall gå in och stödja trafiken med statsbidrag.

**Anf. 32 ERIC JÖNSSON (s):**

Herr talman! Jag får tacka kommunikationsministern för svaret, ett svar som jag tycker är onödigt negativt.

Genom svaret avhänder sig kommunikationsministern allt ansvar för båttrafiken över södra Öresund. Detta tycker jag är tråkigt – jag menar att det är naturligt att man även på riksnivå känner ett ansvar för att ett rimligt trafikutbud upprätthålls mellan ett grannland och angränsande region i det egna landet. Det ligger ett starkt nationellt intresse i att möjligheter ges till goda kontakter över nationsgränserna.

Det förhållandet att staten via ett av SJ ägt bolag engagerat sig i Öresundstrafiken – det har även danska staten gjort – borde enligt min mening utgöra en grund för ekonomisk uthållighet hos denna trafik.

Anledningen till att jag ställt den här frågan är att Malmöregionen för en del år sedan var en region där näringslivet blomstrade och utvecklingen i övrigt gick starkt framåt. Denna positiva utveckling har nu blivit negativ. Detta är märkligt – det finns ju rika möjligheter och goda förutsättningar för en gynnsam utveckling. Regionen ligger i närheten av EG:s norra marknadsområde, och med allt sammantaget borde Malmöregionen vara en positiv miljö för industriell utveckling.

Men det är tydligt att det finns vissa bromsar för en gynnsam utveckling. Öresund är naturligtvis trots sin litenhet ett hinder när det gäller att komma i kontakt med Danmark och EG:s marknadsområde. Självt är jag därför anhängare av en fast förbindelse över Öresund – det vill jag gärna säga. Men av allt att döma kan det komma att dröja innan brobygget är en realitet. För oss som bor i regionen är det därför angeläget att fram till dess att brobygget är klart ha goda trafikförbindelser med Köpenhamn och kontinenten – för att inte säga att det är en nödvändighet, om Malmöregionen skall kunna vidareutvecklas.

Men en långsiktig och säker lösning av Öresundstrafiken är inte enbart en regional fråga. Det är, som jag nyss var inne på, också en fråga av nationellt intresse. Den har vidsträckt betydelse för sysselsättningen, handeln och det kulturella utbytet över Öresund.

Ett nationellt intresse är det framför allt därför att det är fråga om trafik mellan två länder. SJ har också visat visst intresse för Öresundstrafiken. Men ett kompanjonskap med privata intressen, som SJ nu har, tycks inte vara det fördelaktigaste sättet för att få till stånd den här sortens trafik.

Vi har en gång haft en rätt hygglig trafik över Öresund. I början av 1970-talet transporterades drygt 8 miljoner passagerare över sundets södra del per år. Rederierna visade också vinster, även om de var små. Därefter har det skett en ständig minskning av passagerarantalet, och vi är i dag nere i ca 4 miljoner per år. Färjetrafiken går nu med förlust. Vad denna förändring av resandefrekvensen beror på tycker jag skulle vara värt en undersökning och analys.

Vidare borde det göras en undersökning av varför leden Malmö-Tuborg går så dåligt.

För två år sedan gjorde direktör Sven G. Andrén en utredning om Öresundstrafiken. Och i de delar av utredningen som är offentliga anger han att det trafikunderlag som finns bör vara tillräckligt för att medge en lönsam färjetrafik, om denna organiseras och bedrivs på ett professionellt sätt. Det var också direktör Andrén som föreslog inrättandet av leden Malmö-Tuborg. Så nog tycker jag att det finns anledning att undersöka varför det har gått så snett.

Trafiken mellan Helsingborg och Helsingör är på sitt sätt prisledande. Därför borde det undersökas om det inte går att åstadkomma en helhetslösning för båttrafiken i hela Öresund.

Med det anförda vill jag avvisa tanken att en analys och utvärdering skulle vara onödig.

Vi har i Malmö litet svårt att acceptera att rederiet tillåts att avveckla trafiken mellan Malmö och Tuborg innan en ordentlig analys och utvärdering ägt rum och utan att det finns förslag om hur man skall få till stånd en ersättningstrafik. Malmö kommun hade hoppats att kommunikationsministern på grund av statens ägande av SJ och Svelast skulle agera i avsikt att skapa en trafik med trygga arbetstillfällen och tilltro från passagerare och näringsliv. Själv hade jag hoppats att kommunikationsministern i kraft av statens ägaransvar skulle ha lämnat ett något positivare svar än det jag har fått.

### **Anf. 33 ULLA TILLANDER (c):**

Herr talman! För den som läser Eric Jönssons interpellation framstår såväl syftet att få i gång pålitliga båtförbindelser över sundet som själva formuleringarna välbekanta. För min del beror det antagligen på att andemeningen i interpellationen överensstämmer med de motioner som centern i Malmöhus län år efter år har väckt.

Länge var vi ganska ensamma om att kämpa för bättre båtförbindelser

Måndagen den  
6 april 1981

---

*Om färjetrafiken  
över Öresund*

eller att kämpa mot strömmen, för skulle man bygga en bro var det mindre motiverat att satsa på färjor. Det var snarast ytterligare ett argument för en bro, och man behövde många argument som talade för en sådan. Ju sämre färjetrafik, desto snabbare en bro – den strategin låg misstänkt nära till hands. Ett brobygge skulle dessutom sluka väldigt mycket kapital, och banker och Malmö kommuns ledande män har ställt upp med sådan entusiasm, att det inte alls är märkvärdigt om färjetrafiken har kommit i bakvatten.

Nu verkar det trots allt som om broplanerna blir allt mindre förankrade i verkligheten. Regeringen har ju inga planer på att stödja en sådan äventyrlig satsning, och utan den garanti som vi skattebetalare kan ge lär inte de spenderglada herrarna i t. ex. SE-banken riskera att kasta pengarna i sjön.

Därför tycker jag att Eric Jönssons interpellation är ett tecken på tillnyktrande när det gäller frågan om sundsförbindelser. Vi i centern har länge önskat en helhjärtad satsning på färjetrafiken, men tyvärr har vi tvingats åse hur båttrafiken Malmö–Köpenhamn blivit allt sämre. Våra motioner genom åren har pekat på det.

Erfarenheten visar att man måste satsa på det ena eller det andra. Om man kunde bygga upp en kraftig, pålitlig och stabil färjetrafik igen skulle det ha stor betydelse för sysselsättningen i vårt län, för att inte tala om de behov inom näringslivet som en fungerande färjetrafik skulle tillgodose.

Allt detta är nu så genomtrett och genomdiskuterat och så många gånger påpekat att det inte behöver sägas igen.

I den långa historien om bronns vara eller icke vara finns det en del konstiga saker.

För det första tycker man att ett färjebolag i händerna på rätt personer skulle kunna bli lönsamt med det passagerarunderlag som finns, åtminstone latent. Här har färjor fungerat i över 100 år, och nu är det som förgjort. Initiativen har varit halvhjärtade, ryckiga och instabila.

För det andra är det närmast en skandal att förbindelserna mellan två av Nordens större regioner har tillåtits förfalla till nuvarande nivå. Medan alldeles för mycket tid, initiativ och kraft har spolierats på en bro, som förefaller alltmer avlägsen, har kommunen försummat att ta initiativ för att upprätthålla åtminstone en sådan färjetrafiknivå som man en gång haft.

För det tredje kan man undra varför inte en del av allt det kapital som tydligen fanns tillgängligt när det gällde en bro och brofästen t. o. m. långt in i Danmark lika gärna kan satsas på bra och bekväma båtförbindelser. Nog borde man ha rätt att förvänta sig samma handlingskraft och risktagning när det gäller färjorna.

Kan man bygga en bro, privatfinansierad och avgiftsbelagd, framstår det som en gåta för många varför man inte på motsvarande sätt kan engagera sig för båttrafik, som tjänar samma syfte som en bro men inte alls kräver lika stora kapitalkostnader.

**Anf. 34 Kommunikationsministern ULF ADELSON:**

Herr talman! Det är rätt, som båda talarna säger, att de här frågorna i hög grad är utredda och genomvaskade. Jag ser kanske inte utredandet som det viktigaste.

När det gäller fraktrafiken vill jag från min utgångspunkt säga främst till interpellanten att vi f. n. har sådan mellan Limhamn och Dragör. Den skall vidareutvecklas och byggas upp. Där går biltrafiken och det tunga tonnage. Passagerartrafiken bedrivs med snabbåtarna. Man utvecklar också förutsättningar för att få dessa litet bättre och bekvämare. De skall bl. a. kunna ta passagerare centralt i Malmö och centralt i Köpenhamn.

När det gäller de stora passagerarbåtarna har det visat sig att det inte går att driva dessa med vinst, om man inte kan kombinera passagerartrafiken med frakt av gods. I Köpenhamn är man emellertid inte beredd att upplåta så centralt område som Hamnegade för gods. Därmed finns det tyvärr inte några förutsättningar för sådan frakt. Var man än hamnar i vår del av världen är det tyvärr så att alla typer av större passagerarfärjor också behöver ha frakt för att få tillräckligt underlag för trafiken. Om Malmö kommun för sin del skulle vilja garantera förlusterna under en period, är det möjligt att bolagen skulle kunna vara intresserade av att göra ytterligare en analys. Från statlig sida kan jag bara säga att där det finns garanterad godstrafik och garanterad passagerartrafik finns det ingen anledning att gå in med skattemedel. Om Malmö kommun och Köpenhamns kommun bedömer ny trafik över Öresund angelägen står det naturligtvis dem fritt att öppna sådan. Jag är inte säker på att "rätta personer" hjälper i det här fallet, utan det viktiga är att det måste finnas vissa förutsättningar.

Jag tänker inte starta någon debatt om bro eller icke bro över sundet. Men jag har sagt tidigare, och det står jag för, att hade staden Malmö med omnejd, med 300 000 invånare, och Köpenhamn med omnejd, med 1.5 miljoner invånare, mellan vilka båda städer avståndet är knappt två mil, varit åtskilda av något annat än vatten, hade det funnits en väg mellan dem för länge sedan. Hade det varit berg, åkrar, morän eller något annat som skilt dem åt hade vägförbindelser redan funnits, men just på grund av att det är vatten och det gäller att bygga en broförbindelse väcker det sådant motstånd hos många.

Jag har också tidigare sagt att det inte förefaller orimligt att förbinda Sverige med vårt danska broderfolk genom en broförbindelse från Skåne, när vi anser det klokt att förbinda Sverige med vårt norska broderfolk uppe vid Narvik, där vi har en fungerande järnväg och hade kunnat använda piggy-back eller annan modern teknik för att bättre utveckla järnvägen. Jag vill gärna säga detta, samtidigt som jag är medveten om att det är svårt att se till att man kan få statsgarantier. Regeringen har ju sagt att det inte finns anledning för den svenska regeringen att ensidigt stödja ett broprojekt, när man inte från den danska sidan har visat minsta intresse.

Om en person skall ta sig från Sverige till Danmark och skall ta med sig sin bil är det självklart att han helst skulle vilja åka över sundet på en bro, om han har att välja mellan att stå i färjeköer under lång tid, tillbringa en och en halv

**Nr 112**

Måndagen den  
6 april 1981

*Om färjetrafiken  
över Öresund*

timme ombord på båten och sedan köra av eller att åka över på en bro, där det inte är några köer och där det enligt beräkningarna skulle kosta omkring 75 till 80 % av kostnaden för färjeöverfarten. Det är ganska klart att det finns förutsättningar för att få mycket större trafik mellan de båda länderna, om man har en fast förbindelse än om man har en färja.

**Anf. 35 ERIC JÖNSSON (s):**

Herr talman! Får jag bara till Ulla Tillander säga att jag självfallet uppskattar all den hjälp som vi kan erhålla från centerns sida. Vi har självfallet också från socialdemokratin under många år inte bara diskuterat brofrågan utan också genomfört uppvaktningar hos regeringen för att få till stånd en någorlunda hygglig trafik över Öresund.

Jag håller med kommunikationsministern om att vi väl inte i dag skall ha någon debatt om en broförbindelse. Det finns ju ingen bro, och vad vi behöver är, som jag redan framhållit, förbättrad båttrafik mellan Malmö och Köpenhamn.

Jag tycker att kommunikationsministern något lättvindigt avfärdar statens ansvar för båttrafiken när han menar att de berörda kommunerna skulle kunna klara av den saken. Det är visserligen sant, som det står i kommunikationsministerns svar och som han också här framhållit, att vi har andra båtlinjer än mellan Malmö och Tuborg. Vi har färjetrafiken mellan Limhamn och Dragör, som jag innerligt hoppas blir kvar. Vi har vidare flygbåttrafiken, och den vill jag självfallet också ha kvar. För Limhamn–Dragör-trafiken behövs en bättre tilläggsplats i Limhamn, och den kommer att rustas upp av Malmö kommun. Men det är en liten komplikation med Limhamn–Dragör-leden, nämligen att när det är isvinter är det väldigt grunt för isbrytarna som skall hålla hamnarna isfria. Därför vore det en fördel med stora båtar som trafikerar linjen mellan centrum i Malmö och centrum i Köpenhamn. Det skulle innebära säkrare förbindelser och därmed säkrare transporter för exempelvis utlandsposten och näringslivets transporter.

Skall det över huvud taget vara möjligt att återigen få till stånd en trafik med högt passagerarantal, till gagn för både ekonomi och kulturellt utbyte, så fordras det enligt min mening rejäla passagerarbåtar som seglar från centrum till centrum i de båda städerna Malmö och Köpenhamn. Men hur stora dessa båtar skall vara, vilken storlek som är lämplig, borde man enligt min mening ha kunnat utreda bättre.

Lika väl som staten har ett ansvar för våra järnvägar på land, har staten ett ansvar för båtförbindelserna mellan två länder. Det räcker inte med att bara konstatera att båttrafiken över södra Öresund går med förlust. Staten måste också vara beredd att hjälpa till, så att trafiken fungerar på ett tillfredsställande sätt. Staten bör enligt min mening ta ett direkt ansvar för båttrafiken centrum–centrum, mellan Malmö och Köpenhamn.

**Anf. 36 ULLA TILLANDER (c):**

Herr talman! Thorbjörn Fälldin har ju sagt att det enligt hans mening inte blir en bro under detta sekel och antagligen inte heller senare. Det är en

slutsats som fler och fler drar: Det blir ingen bro. Alla turer är gjorda, och resultatet blir bara papper och återigen papper.

Nu bekräftar också socialdemokraterna genom det arbete för en fungerande färjetrafik som man lagt ned under den senaste tiden den slutsatsen att bron inte tillhör de aktuella problem som skall lösas, utan att det nu just gäller färjetrafiken. Man kan förstå vissa politiker som tycker att det kan vara mera spännande att satsa på en bro än att satsa på triviala färjeförbindelser. Visserligen är det bra med visioner för framtiden, men nu är det ju så att politikerns uppgift är att syssla med och att försöka lösa triviala problem. En bro skulle naturligtvis vara något i världsformat att visa upp, ett monument över vår tid. Men jag tror att det är klokt att i tid lämna visionerna, när dessa inte är realistiska.

Egentligen är det, precis som kommunikationsministern säger, fråga om att lösa det enkla problemet hur folk skall ta sig över några sjömil vatten. Det problemet skulle genom en kraftfull satsning på båttrafiken lösas på ett tillfredsställande sätt.

## **7 § Svar på interpellation 1980/81:116 om den regionala kollektivtrafikförsörjningen**

**Anf. 37** Kommunikationsministern ULF ADELSON:

Herr talman! Bertil Zachrisson har frågat mig om dels vilka överläggningar regeringen har hållit med statens järnvägar (SJ) och de regionala trafikhuvudmännen samt vilka riktlinjer som utfärdats på grundval av dessa överläggningar före 1980 års utgång, dels vilka åtgärder regeringen är beredd att vidta för att förhandlingarna mellan SJ och de regionala trafikhuvudmännen snabbt skall leda till resultat.

Det är förvånande att innehållet i viktiga regeringsbeslut på trafikområdet kan passera obemärkt förbi ordföranden i riksdagens trafikutskott. Jag har dessutom så sent som för två veckor sedan besvarat en fråga av Rune Torwald med ungefär samma lydelse som den som Bertil Zachrisson nu har ställt. Jag skall emellertid gärna ge den begärda informationen direkt till Bertil Zachrisson här i kammaren och också passa på att ge en bakgrund till det aktuella regeringsbeslutet.

Regeringen utfärdade alltså den 29 januari 1981 allmänna riktlinjer som reglerar hur de regionala trafikhuvudmännen skall ersätta SJ vid utnyttjande av persontåg som har lokala och regionala trafikuppgifter. Riktlinjerna, vars utformning grundas på avtal som redan hunnit träffas mellan SJ och vissa huvudmän, innehåller bl. a. föreskrifter om ersättningsprinciper, informations- och samrådsskyldighet samt giltighet för rabattkort över länsgränser. Beslutet har föregåtts av omfattande överläggningar med SJ och företrädare för huvudmännen ute i landet.

Riktlinjerna vilar på principer som fastställts i 1979 års trafikpolitiska beslut och som ytterligare förtydligats i den strukturplan för SJ som riksdagen nyligen antagit. Besluten innebär att SJ senast budgetåret 1983/84 skall gå

**Nr 112**

Måndagen den  
6 april 1981

---

*Om den regionala  
kollektivtrafikförsörjningen*

Måndagen den  
6 april 1981

---

*Om den regionala  
kollektivtrafikför-  
sörjningen*

ihop ekonomiskt. För att nå detta mål krävs bl. a. offensiva investeringar, rationaliseringar, ökade marknadsandelar och taxehöjningar.

Statens krav på SJ:s ekonomi utesluter inte att samhället köper sådana tjänster av SJ som är samhällsekonomiskt motiverade men som annars inte hade varit intressanta. Detta sker redan i dag i flera fall. Ett exempel är lågprissatsningen, där staten betalar SJ 80 milj. kr. för att få ett bättre utnyttjande av vagnarna. Staten betalar också ca 800 milj. kr. om året för att SJ skall driva trafik på det s. k. olönsamma bannätet.

Samhällsingripanden av olika slag i SJ:s verksamhet får enligt statsmakternas beslut inte gå ut över affärsverksamheten. SJ kan därför inte åläggas att sätta priser som strider mot ett företagsekonomiskt synsätt utan att samhället särskilt betalar för detta.

Jag anser att de ramar som statsmakterna lagt fast för SJ är en tillräcklig garanti för en samhällsekonomiskt riktig utveckling av järnvägstrafiken. SJ måste nämligen kunna räkna med att få betalt för alla kostnader i sin verksamhet. Det är principer som *alla* statliga affärsverk skall följa och där det finns utrymme endast för kommersiellt motiverade rabatter oavsett vilka kunder det rör sig om.

Självfallet är jag, som Bertil Zachrisson, intresserad av att det blir resultat i förhandlingarna mellan SJ och de regionala huvudmännen. Detta är viktigt för att vi skall få en vettig trafikförsörjning och för att dubbelinvesteringar skall undvikas. Det får dock inte bli så, att SJ:s övriga kunder eller skattebetalare skall behöva skjuta till pengar för att de regionala huvudmännen skall få avtal på villkor som inte ger kostnadstäckning för SJ.

Som jag sade tidigare i kammaren så är jag senare beredd att ompröva riktlinjernas utformning, om det skulle visa sig att det behövs. Detta ligger redan i regeringsbeslutet, där det föreskrivs att riktlinjerna skall gälla under en försöksperiod och att en löpande uppföljning skall göras. Omprövningen kan lämpligen ske efter försöksperiodens slut. Jag kommer dock inte att vara beredd att föreslå några ändringar som försämrar SJ:s möjligheter att uppfylla sitt ekonomiska mål och därmed gå emot statsmakternas trafikpolitiska ställningstaganden.

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

**Anf. 38 BERTIL ZACHRISSON (s):**

Herr talman! Jag vill tacka kommunikationsministern för svaret.

Jag kan förstå hans något raljanta ton i början. Men jag kunde faktiskt inte – lika litet som trafikhuvudmännen – tro att det beslut som regeringen fattade den 29 januari var ett svar på det krav som riksdagen hade ställt på regeringen. Beslutet upprepas nu i sina huvuddrag i det svar som kommunikationsministern har gett här i kammaren. Jag uppfattar emellertid inte beslutet som ett svar. Det är i stället ett sätt att fly undan ett mycket besvärligt problem som det inte går att fly undan.

Riksdagen gav regeringen ett mycket rakt uppdrag, nämligen att se till att

det utfärdades sådana riktlinjer för SJ:s tjänster till de regionala huvudmännen att trafiken kunde komma i gång. Man har jobbat med denna fråga i årtal. Det gjorde man redan under Lars Petersons tid, och det har man också gjort senare. Men med den metod som kommunikationsministern nu anvisar löser man inte detta problem. Det är nämligen den metod som man har försökt med i alla tider, och det är inte en framkomlig väg i detta sammanhang.

Riktlinjerna skulle utfärdas efter överläggningar med berörda parter – det sade riksdagen ifrån. Företrädare för SJ, de regionala huvudmännen och regeringen måste helt enkelt sätta sig ned och med regeringen som konstruktiv part försöka komma fram till en lösning. Nu påstår statsrådet att "omfattande" sådana överläggningar har ägt rum. Det är ett ganska fantastiskt påstående, eftersom de berörda huvudmännen knappast känner till att sådana överläggningar har hållits. Huvudmännen har suttit och bråkat med SJ, men några omfattande överläggningar med även regeringen som part får man troligen leta ganska noga efter. Däremot har SJ utan närmare motiveringar på flera ställen sagt upp gällande avtal. Och sedan har SJ och en del av huvudmännen suttit i månad efter månad och väntat på regeringsinitiativ. Men ingenting har skett, annat än att det gjorts helt meningslösa uttalanden om att SJ skall sköta sin ekonomi och vara företagsekonomiskt klokt osv.

Hur allvarligt detta är framgår med nästan övertydlig skärpa i en ledare som Ingemar Bäckström – VD för Storstockholms Lokaltrafik och styrelseordförande i Svenska lokaltrafikföreningen – har skrivit i tidskriften Svensk lokaltrafik och som naturligtvis inte är okänd för departementet. Jag vill gärna citera vad som står där, för det är mycket illustrativt. Ingemar Bäckström säger:

"Men många är idag besvikna. Efter de diskussioner som fördes i trafikutskottet i anslutning till remisserna om de trafikpolitiska riktlinjerna av år 1979 hade säkerligen de flesta förväntat sig något elegant och effektivt svärdshugg från regeringen som skulle lösa den gordiska knuten att utnyttja Statens Järnvägar för lokal och regional trafik. Men knuten verkar lika olöst som tidigare. Hur skall riktlinjerna tolkas? Är vi inte tillbaka i samma läge som tidigare. Samma villkor för köp av Statens Järnvägars tjänster som förre generaldirektören Lars Peterson så ivrigt förespråkade har nu fastställts av regeringen. De förhandlingskrav som Lars Peterson ställde och som han hårt kritiserades för, inte bara av förhandlingsmotparterna, återfinns nu i regeringens skrivelse. Ordvalen är kanske ändrade men det är svårt att tolka direktiven på annat sätt.

Var det detta som förhandlingsparterna Statens Järnvägar, landstingen och kommunerna förväntat sig? Var det detta trafikutskottet avsåg med sitt uttalande till riksdagen?"

Ingemar Bäckström ger inte svaret, men jag kan ge det, i varje fall på den sista frågan. Det svaret är ett ganska entydigt nej. Det var inte meningen. Detta visste vi förut. Och det som står i regeringsbeslutet kunde vi ha varit utan, för det har i stort sett bara gjort det ännu besvärligare för de krakar som

Måndagen den  
6 april 1981

---

*Om den regionala  
kollektivtrafikför-  
sörjningen*

skall hålla på med detta. Nu har det som tidigare bara var så att säga SJ:s sätt att trassla i förhandlingarna helt plötsligt blivit regeringens alternativ för hur det skall gå till. Det binder ju parterna på ett helt orimligt sätt.

Jag skall inte gå in i en lång polemik – det är inte någon större mening – om hur meningslöst det är att ha den här typen av riktlinjer, som egentligen inte är några riktlinjer men försök till riktlinjer. Vad det nu gäller är att hitta ett sätt att ta sig ur detta, och det är bråttom. Praktiskt taget för varje månad som går är detta förödande ur samhällsekonomisk synpunkt. Folk håller på med biltrafik i stället för att få en vettig kollektivtrafik. Situationen nere i Östergötland är ett paradexempel på vilka problem det här skapar. Där hade man förväntat sig att mycket snabbt få tillgång till SJ-trafiken för att undgå den ganska omfattande biltrafik som i dag sker framför allt mellan de stora städerna Norrköping och Linköping.

Jag kan bidra med några synpunkter på detta, och jag vill fråga om inte regeringen skulle kunna allvarligt överväga dem.

Utgångspunkten för samverkan mellan SJ och de regionala trafikföretagen är ju förbunden med 1979 års trafikpolitiska beslut. Det trafikpolitiska beslutet innebar att man förändrade förutsättningarna jämfört med 1963 års litet ensidigt företagsekonomiska resonemang. Enligt beslutet är målet för trafikpolitiken att erbjuda medborgarna och näringslivet i landets olika delar en tillfredsställande trafikförsörjning till lägsta möjliga samhällsekonomiska kostnad. I det synsättet ligger alltså att trafikpolitiken skall utformas så att den bidrar till ett effektivt utnyttjande av resurserna i samhället – och SJ är ju en sådan.

Beslutet innebar också att det strikta kostnadsansvaret för järnvägs- och vägtrafik slopades och att prissättningen på järnvägen skulle anpassas till de samhällsekonomiska marginalkostnaderna. För att undvika dubbelinvesteringar krävs en samhällsekonomiskt effektiv fördelning av transportarbetet mellan olika transportmedel.

För att återigen anknyta till regeringens riktlinjer vill jag säga att det galna med dem är att det snävt för SJ:s del kan verka som om man skall hålla väldigt strikt på ett företagsekonomiskt synsätt, men ur samhällsekonomisk synpunkt riskerar man med detta litet rigida sätt att hålla fast vid det tidigare synsättet när det gäller SJ:s ekonomi att få dubbelinvesteringar av häpnadsväckande storleksordning. Det finns ju exempel på detta från tidigare erfarenheter, inte minst från Örebro län, där man kommit fram till en lösning som enligt min mening var mycket vettig.

Självfallet skall man reglera samverkan mellan SJ och de regionala trafikföretagen i avtal, men principen när man beräknar ersättningen skall enligt min mening ha sin utgångspunkt i 1979 års trafikpolitiska beslut. Givetvis skall också de kostnadsrelationer som i dag finns mellan stat och kommun behållas. I avtalet om samverkan när det gäller regionalt och lokalt trafikarbete skall ersättningen därför anpassas just till de samhällsekonomiska marginalkostnaderna. Det skall vara utgångspunkten. Men detta kommer man inte att klara, om inte regeringen går in som en aktiv part i överläggningarna mellan SJ och de berörda trafikhuvudmännen.

Det finns mycket att säga om de olika konkreta avsnitten, men jag vill slå fast att själva huvudfrågan är att man skall få i gång en diskussion om vad som i det här fallet är samhällsekonomiska marginalkostnader. För att uttrycka mig väldigt allmänt vill jag säga att jag tycker att det skulle vara en utomordentligt bra utgångspunkt att resonera precis som man ursprungligen gjorde i fråga om Örebroavtalet, nämligen att de personer som åker på sträckor som berör de regionala trafikhuvudmännen naturligtvis skall betala samma kostnad som de resenärer som åker på sträckor som SJ svarar för. Det månadskortspris SJ tar ut kan här vara en utmärkt riktlinje för det pris som de regionala huvudmännen skall ta ut. Så gjorde man också i Örebro län. Det fungerade alldeles utmärkt, men av någon outgrundlig anledning har nu SJ sagt upp avtalet med Örebro län. Man skall här tillämpa ett annat sätt att räkna, vilket betyder att SJ skulle ta mer betalt av människor som åker så att säga med det regionala kortet än vad man skulle ta ut av sina egna resenärer, de som har SJ:s månadskort.

Det här måste vara ett orimligt sätt att resonera. Man borde i stället ta som utgångspunkt att SJ har utnyttjade resurser och att dessa faktiskt bör kunna användas i det regionala trafikarbetet. När det sedan uppstår särkostnader för trafikhuvudmännen, exempelvis i samband med att de måste sätta in fler tåg, får de självfallet vara beredda att betala dem. Men det är viktigt att man i förhandlingarna mellan SJ och de regionala huvudmännen får lika villkor mellan parterna. Av avgörande betydelse i de sammanhangen är då att SJ öppet redovisar sina faktiska kostnader. Detta är en av anledningarna till att regeringen inte bara kan utfärda allmänna riktlinjer på det sätt som den gjorde i slutet av januari, utan regeringen måste gå in som en aktiv part i samtalen med de berörda huvudmännen och se till att det blir en öppen redovisning. Det blir ju litet löjligt när trafikhuvudmännen i sina resonemang med de privata bolagen och ibland t. o. m. med vissa av SJ:s dotterbolag kan ha en helt öppen diskussion om vilka de faktiska kostnaderna är, medan det när de har med SJ att göra är helt omöjligt för dem att få en öppen redovisning av vad SJ beräknar sina kostnader på.

Kan det inte bli en öppen redovisning mellan parterna i förhandlingarna, så går det ju inte heller att komma fram till några vettiga principer för hur länstrafikföretagen skall ersätta SJ. Med de krav som vi bl. a. i den här kammaren ställer på landsting och kommuner är dessa självfallet inte beredda att så att säga köpa grisen i säcken. De vill veta vad det kostar, och de vill veta hur SJ beräknar sina priser. Situationen är nu så allvarlig att Landstingsförbundet och Kommunförbundet sitter i mycket ingående överläggningar och funderar på om de över huvud taget skall kunna fortsätta förhandlingarna med SJ eller om de måste lösa problemen efter sina egna idéer. Då får man ju precis det som höll på att hända i Örebro, nämligen att en mängd bussar kör vid sidan av tågen, varvid de resurser som vi faktiskt har icke utnyttjas samhällsekonomiskt. Detta är ett icke önskvärt förhållande. För den skull vädjar jag till regeringen att på allvar gå in i överläggningar. Nöj er inte med januaririktlinjerna, för de betecknar ett förlegat sätt att se på det hela. Det hjälper ingen människa. Huvudmännen har också alldeles entydigt

gett besked på denna punkt. Låt prestigen vara och sätt er på nytt i förhandlingar med huvudmännen och se till att det sker så, att vi får öppna och klara redovisningar av de verkliga kostnaderna. Självfallet skall trafikhuvudmännen betala dessa kostnader. Därom har vi ingen annan mening. Jag är inte ute efter någon subventionspolitik. Det skall vara den fördelning mellan stat och kommun som vi är överens om. Men vi skall se till att vi utnyttjar järnvägen effektivt i den regionala trafiken, som behöver komma i gång och det snart.

**Anf. 39** Kommunikationsministern ULF ADELSON:

Herr talman! Ja, herr Zachrisson, det är ju inte en alldeles lättöverskådlig problematik som vi skall diskutera. Vi har faktiskt haft överläggningar. Dels har huvudmännen haft överläggningar med SJ, dels har vi haft överläggningar med huvudmännens representanter i Kommunförbundet och Landstingsförbundet. Vidare har dels statssekreteraren, dels jag själv haft en sådan överläggning. Där gjorde vi också beträffande riktlinjerna vissa ändringar i den önskade riktningen. Men det förvånar mig inte alls att vår motpart inte är nöjd, det är aldrig någon vid en förhandling. Naturligtvis ville motparten att vi skulle gå mycket längre. Att Ingemar Bäckström – som är den främsta motparten till statens järnvägar, nämligen företrädare för alla de lokala och regionala trafikföretagen – inte är nöjd säger sig självt. Han har naturligtvis allt intresse av att mer kostnader skall belasta SJ och mindre de regionala huvudmännen.

Det här är alltså en mycket svår problematik. Man kan säga precis som Bertil Zachrisson att det inte skall vara några subventioner. Det är emellertid litet av tulipanaros. Som Bertil Zachrisson kan man också säga att detta skulle vara en förlust, sett snävt ur SJ:s synvinkel, medan det samhällsekonomiskt inte skulle vara det. Det är kanske riktigt. Jag vet bara inte hur vi skall dela upp kostnaderna. Är det så att det snävt sett är förlustbringande för SJ, måste någon betala de här pengarna för att det helt enkelt inte skall bli en förlust för SJ. Man kan då tänka sig att detta görs av SJ:s andra kunder genom att man får betala litet mer på järnvägen. Naturligtvis kan man tänka sig att de som betalar statlig skatt i landet skjuter till de här pengarna, och man kan också tänka sig att vi lånar upp pengarna på statsbudgeten. Vidare kan man tänka sig att de som skall betala de här extra kostnaderna är de som utnyttjar trafiken regionalt, och det är väl närmast dithän som vi har kommit vid våra överväganden. Det är de lokala och regionala huvudmännen som har ansvaret för trafiken, och det är också de som skall bära kostnaden för trafiken.

Men låt oss säga att man skulle gå in med en annan typ av princip och säga att här skall bara betalas för marginalkostnaden. Först och främst är det mycket svårt att veta vad som är marginalkostnad. Jag vill gärna säga till Bertil Zachrisson att det tillhör något av det mest besvärliga när det gäller SJ:s kostnader att räkna ut hur mycket som faller på verkstäder och hur mycket som faller på administration samt å ena sidan på godstrafik och å andra sidan på persontrafik. Om vi gjorde en fördelning och sade att bara

marginalkostnaden skulle betalas av de lokala huvudmännen, vore vi tvungna att stå för SJ:s övriga kostnader på ett annat sätt. Detta skulle betyda att det skulle bli mycket billigt för de lokala och regionala huvudmännen att lägga ut sin trafik. Den skulle alltså bli betydligt större och mycket mer utbyggd. Staten skulle sedan få gå in i andra ändan och via den statliga skattsedeln betala de här pengarna. Tyvärr finns det inte någon annan generell genväg, men däremot tror jag – och här har nog Bertil Zachrisson i långa stycken rätt – att det lokalt ute i landet kan finnas förutsättningar för en betydande uppfinningsrikedom när det gäller att hitta rabatter, träffa avtal och utnyttja befintlig kapacitet. Jag har varit ute litet grand i landet, och jag är inte främmande för att man på många håll inom statens järnvägar i mycket hög grad slår upp i sina tabeller och tittar vad som står där och går mycket strikt efter dem och att man där kanske skulle behöva ha en öppnare attityd. Jag är öppen för att initiera diskussioner i sådana fall som jag vet förekommer runt om i landet.

Får jag sedan, herr talman, sluta med att häda. Det är nämligen ofta på det sättet att när man skall betala denna järnvägstrafik och får ett pris från SJ, visar det sig att den trafiken är dyr. Ja, säger herr Zachrisson, då gör man något så samhällsekonomiskt vansinnigt som att köra en buss vid sidan om i stället. Det är här jag tänker häda, herr talman. I själva verket är det väldigt ofta betydligt billigare att köra med buss. Det är inte heller alltid säkert att det är något samhällsekonomiskt slöseri, för det ligger faktiskt en väg som är finansierad med samhällsekonomiska investeringar. SJ:s trafik kan vara upplagd på ett sådant sätt att det är svårt att få in ytterligare trafik utan att störa fjärrtrafiken, eller att det är ganska dyrt – om det inte är så mycket trafik – att köra med ett stort tågsätt och allt vad det innebär i extrakostnader för SJ. Det är inte alldeles uteslutet, herr Zachrisson, att det då och då – även om vi har en järnväg – kan visa sig att det faktiskt blir billigare med buss. Att det, å andra sidan, är något som många av olika skäl är negativa till skymmer kanske inte de faktiska ekonomiska realiteterna.

Men jag vill, herr talman, avslutningsvis gärna säga att jag tror att det runt om i vårt land skulle kunna finnas förutsättningar för att på ett mera öppet sätt diskutera olika typer av rabatter, där man har ledig kapacitet. Jag skall gärna initiera sådana överläggningar där det kan behövas.

**Anf. 40 BERTIL ZACHRISSON (s):**

Herr talman! Jag skall gärna medge att också jag tycker att det ibland finns en litet romantisk inställning till järnvägen, innebärande att den i alla sammanhang skulle erbjuda det vettigaste sättet att åka. Det finns säkert sammanhang där buss är bättre, och då skall man självfallet använda den. Men en av anledningarna till att det är så nödvändigt att ha en öppen redovisning av SJ:s kostnader är ju att man kanske kan komma fram till den slutsatsen. Trafikhuvudmännen får då klart reda på att kostnaderna är av den omfattningen att SJ här inte är konkurrensdugligt.

Men när SJ bara vill ställa till med något slags allmän huggsexa när det gäller vad SJ skall ha betalt, utan att redovisa det, får ju huvudmännen en

Måndagen den  
6 april 1981

---

*Om den regionala  
kollektivtrafikför-  
sörjningen*

känsla av att SJ måste ha några egendomliga kostnader som de aldrig har hört talas om i sina egna beräkningar av trafik kostnader. Somliga av huvudmännen ansvarar för en ganska omfattande egen trafik och kan därför ändå ha goda skäl för sina beräkningar. I det sammanhanget tror jag alltså att det är alldeles nödvändigt att ha ett sådant beslutsunderlag, även om det är svårt att resonera fram samhällsekonomiska marginalkostnader. Jag tycker dock att vi skulle stimulera ekonomer och företag att börja räkna på det litet grand. Det vore ganska bra om vi fick ett sådant beslutsunderlag. Jag tycker att detta område är ett utomordentligt bra område att pröva vilka möjligheter vi har att ta fram just de samhällsekonomiska marginalkostnaderna. Dels är det ett mycket konkret område, dels är det ett expansivt område, där vi vet att kommuner, landsting och stat har att göra investeringar. Det är alltså ett område som utomordentligt väl lämpar sig för den sortens diskussion. Vi vet hur det är – kommuner och landsting har sina förutsättningar, och ibland är de i konkurrens med varandra. Men det är en av anledningarna till att jag tror att regeringen måste vara den aktiva parten, som för samman parterna i en öppen diskussion. Men då kan det inte få vara ett så att säga blint område, som ligger dött och blockerat och där ingen får komma in – man säger att SJ bara redovisar ett slags allmän siffra, och sedan får ingen syna korten.

Bidra, Ulf Adelsohn, till att SJ kommer ut på plan med öppna redovisningar av sina kostnader! Är de kostnaderna av olika skäl höga, får vi diskutera dem. Det kan då hända att man måste diskutera rationaliseringar eller diskutera andra vägar för att klara de här problemen med SJ. Än så länge ser vi inte till några sådana kostnadsuppgifter, utan vi bara hör talas om dem. Motsvarande diskussioner förs ju om malmbanan och på andra områden också – den här debatten förs ständigt, utan att vi kan syna dessa kostnader i detalj.

Regeringen har den unika möjligheten att medverka till att vi får en öppen diskussion om vad de reella kostnaderna är. När vi har en redovisning av dem på bordet tror jag att det också går att resonera med Kommunförbundet och Landstingsförbundet utifrån mycket bättre förutsättningar, för det är realistiska människor som sitter där, och de vet vad saker och ting kostar. Men så länge som de inte får se vad de egentliga kostnaderna är när de misstanken att SJ den här vägen söker ta ut de pengar som SJ inte får av Ulf Adelsohn. Jag tycker att det är synd.

**8 §** Föredrogs och hänvisades

Redogörelse

1980/81:18 till utrikesutskottet

**9 §** Föredrogs och hänvisades

Motionerna

1980/81:2106 till arbetsmarknadsutskottet

1980/81:2107 och 2108 till jordbruksutskottet

**10 §** Föredrogs men bordlades åter  
Skatteutskottets betänkanden 1980/81:43 och 45  
Justitieutskottets betänkanden 1980/81:26–29  
Lagutskottets betänkande 1980/81:14  
Socialförsäkringsutskottets betänkanden 1980/81:22 och 24  
Socialutskottets betänkanden 1980/81:17 och 18  
Arbetsmarknadsutskottets betänkande 1980/81:23

**Nr 112**

Måndagen den  
6 april 1981

---

*Meddelande om  
frågor*

**11 §** Föredrogs och bifölls  
Interpellationsframställningarna 1980/81:128 och 129

**12 §** Anmäldes och bordlades  
Proposition  
1980/81:168 om fastighetsreglering i samband med ändring av riksgränsen  
m. m.

**13 §** Anmäldes och bordlades  
Motionerna  
1980/81:2109 av *Olle Eriksson m. fl.*  
med anledning av proposition 1980/81:153 om åtgärder för att främja  
fritidsfisket, m. m.

1980/81:2110 av *Sonja Rembo m. fl.*  
1980/81:2111 av *Bengt Wittbom m. fl.*  
med anledning av proposition 1980/81:126 om arbetsmarknadspolitikens  
framtida inriktning

#### **14 § Meddelande om frågor**

Meddelades att följande frågor framställdes

*den 3 april*

**1980/81:365** av *Svante Lundkvist (s)* till jordbruksministern om bilaterala  
avtal för att begränsa svavelutsläpp:

I ett pressmeddelande från jordbruksdepartementet omtalas att jordbruksministern skall besöka "olika europeiska länder för att med sina kollegor diskutera aktuella miljöfrågor, främst försurningen"---"syftet är att skynda på åtgärderna för att minska utsläppen och möjligheterna att träffa bilaterala avtal kommer att undersökas".

Vi har från socialdemokratiskt håll i våra miljömotioner under en följd av år krävt att den borgerliga regeringen skulle fullfölja det arbete som socialdemokratin i regeringsställning påbörjade för att söka uppnå bilaterala avtal om begränsning av svavelutsläppen.

Nr 112

Måndagen den  
6 april 1981

---

Meddelande om  
frågor

Riksdagen gav redan 1977 regeringen till känna "det angelägna i att regeringen med kraft fullföljde de inledda strävandena"---" med tyngdpunkten på fortsatta bilaterala kontakter---".

Regeringen har dock inte vidtagit några åtgärder för att uppfylla riksdagens beslut.

Med anledning av detta vill jag fråga jordbruksministern:

Varför har regeringen dröjt till 1981 med att ta dessa bilaterala kontakter?

*den 6 april*

**1980/81:366** av *Sven-Erik Nordin* (c) till justitieministern om rätten till tillträde till mark för geologiska undersökningar:

Sedan en tid tillbaka pågår runt om i vårt land omfattande undersökningar i syfte att finna lämpliga platser för lokalisering av anläggning för förvaring av kärnkraftsavfall.

Uppdragsgivare är Kärnbränslesäkerhet (KBS), medan själva arbetet med undersökningen ombesörjs av Sveriges geologiska undersökning (SGU). Undersökningarna bedrivs i största tysthet och utan information till allmänheten.

I några fall blir arbetet bekant på grund av skadegörelse. Under förra veckan avslöjades att SGU åstadkommit skadegörelse genom skoterkörning i plantbestånd och nedhuggning av träd i samband med geologisk undersökning. Något tillstånd från markägaren hade inte inhämtats. Händelsen har väckt stor uppmärksamhet bland orsbefolkningen i den berörda kommunen Örnsköldsvik.

Med anledning av det inträffade vill jag ur rättssäkerhetssynpunkt ställa följande fråga till justitieministern:

Vill statsrådet medverka till att geologiska undersökningar av känslig natur inte med åberopande av allemansrätten utförs utan kontakt med eller tillstånd av berörda markägare?

**15 §** Kammaren åtskildes kl. 13.02.

In fidem

SUNE K. JOHANSSON

*/Solveig Gemert*