

Torsdagen den  
12 januari 1978

## Torsdagen den 12 januari

Kl. 13.00

---

*Om översyn av  
gällande kreditjävs-  
regler*

### § 1 Om översyn av gällande kreditjävsregler

Ekonomiministern GÖSTA BOHMAN erhöll ordet för att besvara *Anna Wohlin-Anderssons* (c) den 13 december anmälda fråga, 1977/78:216, och anförde:

Herr talman! Anna Wohlin-Andersson har frågat mig om jag är beredd medverka till att gällande kreditjävsregler ses över så att de anställas styrelserepresentanter i kreditinrättningar och försäkringsbolag ges med sina arbetskamrater likvärdiga lånemöjligheter.

Särskilda bestämmelser i lag reglerar bankernas och försäkringsbolagens möjlighet att lämna kredit till anställda i ledande ställning och andra personer, bl. a. styrelseledamöter, som genom sin anknytning till banken eller försäkringsbolaget intar en särställning som låntagare. Kreditjävsreglerna är inte helt lika för banker och försäkringsbolag. Styrelseledamöter och styrelseuppseanter i försäkringsbolag får inte – bortsett från lån med säkerhet i försäkringsbrev – beviljas lån av det egna bolaget eller av annat bolag inom samma koncern. Sådana befattningshavare i banker kan däremot beviljas lån av den egna banken mot viss säkerhet som anges i lagen eller, i fråga om föreningsbankerna, efter särskilt tillstånd av centralkassan eller centralorganisationen. För de anställdas styrelserepresentanter gäller samma regler som för övriga styrelseledamöter.

Reglerna om kreditjäv syftar till att så långt möjligt undvika intressekonflikter och missbruk till följd av att vissa befattningshavare har krediter hos det egna försäkringsbolaget eller banken.

Kreditjävsreglerna i banklagstiftningen ändrades senast år 1975 (prop. 1975:73, NU 1975:24, rskr 1975:152, SFS 1975:227–229). Någon ändring i fråga om kreditjäven för styrelseledamöter, oavsett om de var arbetstagarrepresentanter eller ej, sattes dock inte i fråga vid detta tillfälle. I samband med att försökslagstiftningen om styrelserepresentation för de anställda i banker och försäkringsbolag år 1976 ersattes av en permanent lag tog Försäkrings-tjänstemannaförbundet upp frågan om att upphäva låneförbudet för arbetstagarrepresentanterna i försäkringsbolagens styrelser. Föredragande departementschefen ansåg att ändring i nämnda kreditjävsregler borde övervägas i samband med att försäkringsrörelselagen sågs över för att anpassas till den nya aktiebolagslagen.

Arbetet med en översyn av försäkringsrörelselagen påbörjades år 1976 inom regeringskansliet. En särskild utredare har därefter tillkallats hösten 1977 för att slutföra den översynen. I fråga om banklagstiftningen bedrivs motsvarande arbete av banklagsutredningen. I båda fallen ligger en prövning

*Om översyn av  
gällande kreditjävs-  
regler*

av kreditjävsreglerna inom utredningarnas direktiv. Något särskilt initiativ för översyn av reglerna behövs därför inte från min sida. Den av Anna Wohlin-Andersson väckta frågan får övervägas vid en samlad bedömning av kreditjävsreglerna när resultaten av utredningarnas arbete föreligger.

ANNA WOHLIN-ANDERSSON (c):

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

Sedan den 1 juli 1976 har anställda i bankaktiebolag, sparbank, centralkassa för jordbrukskredit, försäkringsaktiebolag och ömsesidigt försäkringsbolag av viss minsta storlek rätt att utse två ledamöter och suppleanter i inrättningens eller företagets styrelse. Detta har också skett, och i anslutning här till kan konstateras att dessa arbetstagarledamöter är underkastade samma kreditjävsregler som övriga styrelseledamöter.

Många företag har beslutat om generella regler för lån till arbetstagar. Detta kan gälla lån till egnahemsfastighet, fritidshus, insatslägenhet och bil, och även i vissa fall till oförutsedda utgifter då särskilda skäl föreligger. Gemensamt för dessa lån till arbetstagar är att de utlämnas till förmånligare ränta än vanliga banklån och att man inte ställer samma säkerhetskrav. Eftersom, som jag sade förut, arbetstagarledamöterna lyder under samma kreditjävsregler som övriga styrelseledamöter betyder detta att de inte kan erhålla, eller behålla, dessa förmånliga lån, och alltså på grund av invalet blir sämre ställda än sina arbetskamrater i kredit hänseende. Som ekonomiministern framhåller är det litet olika vad beträffar banker och försäkringsbolag. Styrelseuppdraget medför också, som jag framhåller i min fråga, förlust av den checkräkningskredit utan säkerhet – s. k. blancokredit – som är mycket vanlig och som betraktas som en personalförmån.

Man kan naturligtvis säga sig att detta är det pris vederbörande får betala för sin styrelsepost. Å andra sidan kan man fråga sig, och det tycker jag är det viktigaste i den här frågan, om valbarheten som representant för de anställda skall ha med lånemöjligheter och lånebehov att göra. Enligt de siffror jag har fått är det inom försäkringsbranschen mellan 30 % och 50 % av de anställda som har någon form av dessa lån och som alltså är utestängda från möjligheten att ställa upp som arbetstagarrepresentanter – dvs. om de inte kan placera om sina lån eller inte vill göra det på sämre villkor.

Särskilt illa drabbas de beresningsskyldiga, dvs. de som har skyldighet att hålla bil i tjänsten. Inom vissa försäkringsbolag är det över 20 % som har denna beresningsskyldighet, och så gott som alla av dessa har lånat pengar till bilen av företaget, eftersom billånen till de beresningsskyldiga är särskilt förmånliga. Och detta tycker jag i sin tur är riktigt, eftersom företaget ofta ställer högre krav på den bil varmed den anställde skall representera företaget än han kanske skulle göra som privatperson. Med de bestämmelser vi har nu så är dessa anställda, i vissa fall 20 %, inte valbara som representanter för de anställda. Detta sagt med samma reservationer som nyss – och att placera om billån i dagens läge är inte det lättaste.

Nu säger ekonomiministern att två olika utredningar arbetar med dessa frågor. Det är jag mycket tacksam för, eftersom jag vet att många anställda i

försäkringsbolag och banker upplever denna fråga som ett problem. Eftersom ekonomiministern säger att det i båda fallen ligger en prövning av kreditjävsreglerna i utredningarnas direktiv, vill jag förklara mig nöjd med och tacksam för det lämnade svaret.

Nr 59

Torsdagen den  
12 januari 1978

---

*Om åtgärder för  
att minska blyhalten  
i bensin*

Överläggningen var härmed slutad.

## § 2 Om åtgärder för att minska blyhalten i bensin

Jordbruksministern ANDERS DAHLGREN erhöll ordet för att besvara *Eva Hjelmströms* (vpk) den 12 december anmälda fråga, 1977/78:214, och anförde:

Herr talman! Eva Hjelmström har frågat mig om jag kommer att ta initiativ till åtgärder för att snarast kraftigt minska blyhalten i bensin.

Som jag sade här i kammaren våren 1977 som svar till herr Torsten Sandberg på en liknande fråga är det mycket angeläget att kraftfulla åtgärder vidtas för att minska föroreningarna från biltrafiken. Att begränsa halterna av bly och andra skadliga tillsatser till bensin är en av de viktigaste frågorna i sammanhanget.

Produktkontrollnämnden beslutade den 14 december 1977 att föreslå en sänkning av blyhalten i bensin från nuvarande 0,4 g/l till 0,15 g/l fr. o. m. den 1 januari 1980. Produktkontrollnämndens förslag är f. n. föremål för remissbehandling. Sedan remissbehandlingen avslutats kommer regeringen att fatta beslut i denna fråga. Jag vill framhålla att det tidigare saknats tillräckligt underlag för regeringsbeslut i frågan och att problemet inte är om skärpta bestämmelser skall genomföras utan när de skall kunna träda i kraft. Det är regeringens målsättning att göra övergångstiden så kort som möjligt. Jag utgår också från att berörda företag bedriver sin planering på ett sådant sätt att en snabb omställning underlättas.

Den sänkning av blyhalten i bensinen som jag redovisat här bör ses som en första etapp. På längre sikt bör enligt min uppfattning målsättningen vara en övergång till blyfri bensin. En sådan övergång är emellertid ett tekniskt komplicerat problem som kräver ett relativt omfattande utredningsarbete innan beslut kan fattas. Jag vill i detta sammanhang hänvisa till den utredning om hälso- och miljöeffekter av bilavgaser som jag tillsatte under våren 1977. Utredningen kommer i sitt arbete bl. a. att behandla frågan om övergång till blyfri bensin.

EVA HJELMSTRÖM (vpk):

Herr talman! Jag tackar jordbruksministern för svaret. Att bilavgaser är farliga är ingenting nytt. Redan 1968 uttalade riksdagens lagutskott att åtgärder mot avgasföroreningar var ytterst angelägna. För snart sex år sedan hemställde bl. a. naturvårdsverket hos regeringen att man snabbt skulle sänka blyhalten i bensin till 0,15 gram per liter. Ingenting hände emellertid.

---

*Om åtgärder för  
att minska blyhal-  
ten i bensin*

Nu har produktkontrollnämnden lagt fram ytterligare en rapport och presenterat än mer skrämmande fakta om avgasernas farlighet. Man konstaterar i rapporten bl. a. att små barn generellt sett är känsligare för toxisk påverkan och att barn i storstadsmiljöer riskerar kroniska förgiftningar på såväl nervsystem som njurar och blodbildande organ. På längre sikt inträder hjärnskador.

Att på sikt ändra den bilterroriserade blytungna miljö som storstäderna utgör kräver att man kraftigt minskar privatbilismen, sätter stopp för nya vägsystem och broar, exempelvis högbron över Årstaviken, som bara leder till ökad trafik i stadskärnorna, samtidigt som man bygger ut kollektivtrafiken. Men på mycket kort sikt finns en snabb åtgärd som man omedelbart kan vidta för att förbättra miljön, och det är att besluta om en övergång till blyfri bensin. Tekniskt innebär det inte de stora problem som jordbruksministern framhåller i sitt svar, och branschen har onekligen haft tid på sig. Det är ingen nyhet för vare sig bil- eller petroleumindustrin att avgasföreningar är farliga. Ett företag har redan sänkt blyhalten i vissa av sina produkter.

Herr talman! Att av rädsla för bilindustrin och petroleumbranschen tillåta en känd förgiftningsprocess fortgå är oförsvarligt. Man kan dra en parallell. När barn och barnstugepersonal förra året demonstrerade mot bilism och föroreningar i Stockholm, prickades personalen för tjänstefel, men när politiker länge vägrat att inse sitt ansvar och tillåtit att barn och vuxna förgiftas, har det inte hänt någonting.

Jordbruksministern säger i sitt svar att övergångstiden skall göras kort, och det är naturligtvis positivt. Jag undrar bara: Hur kort? När räknar jordbruksministern med att vi skall få bättre luft i storstäderna?

Det sägs i svaret att våren 1977 framhölls att det är mycket angeläget att kraftfulla åtgärder vidtas. Det har snart gått ett år sedan dess, och ingenting har hänt.

Jag undrar alltså: Hur kort skall denna övergångsperiod göras?

Jordbruksministern ANDERS DAHLGREN:

Herr talman! Om Eva Hjelmström hade lyssnat på mitt svar, hade hon hört mig säga att just nu har vi fått underlaget med anledning av produktkontrollnämndens förslag om sänkning av blyhalten och kan alltså fatta ett beslut. Vi har inte kunnat göra det tidigare.

Jag vill understryka att från miljövardssynpunkt är det naturligtvis önskvärt att blytillsatserna i motorbensin avvecklas snarast, men mot detta önskemål står de praktiska tekniska realiteterna, och det innebär att det måste vara en omställningstid för att möjliggöra produktion och distribution av de nya produkterna. Omställningstidens längd kan diskuteras. Om jag inte minns fel, tog man i Västtyskland fyra år på sig för omställning. Det är också den tid som har diskuterats i vissa kretsar nu. Produktkontrollnämnden har föreslagit en övergångstid på två år. Det är min förhoppning att regeringen skall kunna göra denna övergångstid ännu kortare. Men hur lång tid omställningen kommer att ta kan jag inte svara på i dag.

EVA HJELMSTRÖM (vpk):

Herr talman! Jordbruksministern framhåller att underlag tidigare har saknats för ett beslut om sänkning av blyhalten i bensin. Detta är inte riktigt. Som jag sade i mitt anförande gjorde bl. a. naturvårdsverket redan 1968 en framställning till den dåvarande regeringen, där verket påpekade nödvändigheten av att blyhalten sänktes från 0,4 g/l till 0,15 g/l – så nog har det funnits underlag för ett sådant beslut tidigare!

Sedan till frågan om övergångsperiodens längd! Två år anser jag vara en alldeles för lång övergångstid. Det är möjligt att ändra blyhalten på betydligt kortare tid. Det är klart att detta kostar pengar, men är det rimligt att det alltid är barnen som på bekostnad av sin hälsa skall behöva betala de skadeverkningar som uppstår? Bör inte i stället de som producerar dessa föroreningar få stå för kostnaderna? Varför skall det alltid vara de som står lägst i hierarkin som måste betala – med hjärnskador och liknande? Kunde man inte för en enda gångs skull ändra på det förhållandet och fatta beslut om en mycket kort övergångsperiod?

Jordbruksministern ANDERS DAHLGREN:

Herr talman! Det är riktigt att det år 1968 kom en sådan framställning till den dåvarande regeringen, och blytillsatserna sänktes också i etapper från 0,8 till 0,4 g/l. Underlag för en sänkning till den föreslagna halten har vi fått i och med att produktkontrollnämnden har lagt fram sitt förslag till regeringen, som är i färd med att följa upp det. Min förhoppning är att vi skall kunna göra övergångstiden så kort som det över huvud taget är möjligt.

EVA HJELMSTRÖM (vpk):

Herr talman! Framställningen år 1968 gällde såvitt jag vet en sänkning av blyhalten till 0,15 %. Det måste alltså redan då ha funnits underlag för att fatta beslut om en sådan sänkning.

Det är naturligtvis positivt att få höra det senaste som jordbruksministern sade om att han skulle försöka åstadkomma en så kort övergångsperiod som möjligt. Jag skulle emellertid ha föredragit att få ett konkret svar och få höra om åtgärderna beräknas ta ett år, två år eller tre år eller om det kan gå snabbare att få bättre luft, bl. a. i Stockholm.

Jordbruksministern ANDERS DAHLGREN:

Herr talman! Jag kan självfallet inte göra någon bedömning av anledningen till att den dåvarande regeringen stannade vid ifrågavarande gränser, utan jag kan bara konstatera att blytillsatserna har sänkts i bensinen i två steg och att vi nu tar det tredje steget samt att vår målsättning är helt blyfri bensin. Jag tycker det är en framgång att man ändå har kommit så långt.

Om omställningstidens längd har jag redan sagt att det i vissa kretsar har diskuterats fyra år. Produktkontrollnämnden har föreslagit två år. Det är regeringens målsättning att göra övergångstiden ännu kortare.

Överläggningen var härmed slutad.

Torsdagen den  
12 januari 1978

*Om utbyggnad  
m. m. av vissa  
järnvägsstationer*

Kommunikationsministern BO TURESSON erhöll ordet för att i ett sammanhang besvara *Lars Gustafssons* (s), *Anna Lisa Lewén-Eliassons* (s) och *Lennart Anderssons* (s) den 6 december anmälda frågor. 1977/78:192, 193 och 194, och anförde:

Herr talman! Lars Gustafsson har frågat mig om jag är beredd att medverka till åtgärder som gör det möjligt att snarast påbörja ombyggnaden av pendeltågsstationen i Jakobsberg.

Anna Lisa Lewén-Eliasson har frågat mig vilka åtgärder som jag avser att vidta för att intentionerna skall fullföljas när det gäller byggandet av en järnvägsstation i Flemingsberg.

Lennart Andersson har frågat mig om jag är beredd att lägga fram förslag till en utbyggnad och upprustning av Södertälje Södra järnvägsstation.

Eftersom frågorna berör stationer i Stockholmsområdet har jag funnit det lämpligt att besvara dem i ett sammanhang.

Samarbetet mellan SJ och Stockholms läns landsting i fråga om trafikering och utbyggnad av pendeltågstrafiken i Storstockholmsområdet regleras i det s. k. pendeltågsavtalet från år 1966. Det ankommer således i första hand på de bägge avtalsparterna att komma överens om hur pendeltågsstationerna i området skall byggas ut och utformas.

Vad gäller stationen Södertälje Södra skedde en viss förbättring när pendeltågstrafiken startade. Någon ytterligare utbyggnad och upprustning av stationen för lokaltrafikens vidkommande har, enligt uppgift, därefter inte aktualiserats av parterna. Detta torde främst ha sin förklaring i att det finns en lång rad andra och mer angelägna objekt som bör utföras först. Detsamma gäller anordningarna vid denna station för SJ:s fjärrpersontrafik.

I fråga om byggandet av en station vid Flemingsberg förutsätts i pendeltågsavtalet att SJ prövar frågan sedan man fått erfarenheter av pendeltrafiken. Det har SJ också gjort. Härvid har det kommit fram att en förutsättning för en station vid Flemingsberg är att spårkapaciteten förstärks mellan Älvsjö och Flemingsberg. SJ har därför fått regeringens uppdrag att projektera ett nytt dubbelspår där samt att ta upp överläggningar med Stockholms läns landsting i syfte att nå en överenskommelse om de ekonomiska betingelserna för en utbyggnad av ett sådant nytt dubbelspår. Projekteringen är inte avslutad, och jag kan därför inte nu ta ställning till frågan om en utbyggnad.

Vad slutligen gäller Jakobsbergs pendelstation finns denna inte medtagen bland de stationer som skulle byggas om enligt pendeltågsavtalets investeringsplaner. I avtalet finns emellertid en passus om att överenskommelsen efter viss tid skulle omprövas med avseende på investeringsplaner och därmed sammanhängande ekonomiska förhållanden. Enligt min mening är det angeläget att en sådan omprövning kommer till stånd. Detta måste emellertid i första hand lösas av parterna.

Torsdagen den  
12 januari 1978

*Om utbyggnad  
m. m. av vissa  
järnvägsstationer*

LARS GUSTAFSSON (s):

Herr talman! Jag får tacka kommunikationsministern för svaret på min fråga. Det säger visserligen inte så värst mycket i sak, och det tycker jag är tråkigt, för jag kan försäkra att otåligheten hos alla dem som reser dagligen – och jag befinner mig bland dem – är ganska stor. Jag kan också försäkra kommunikationsministern att förhållandena vid stationen verkligen är helt oacceptabla.

Det föreligger ju enighet om behovet av och programmet för en ombyggnad; det är tvist om finansieringen. Jag finner själv, liksom en partipolitiskt helt enig kommun och ett partipolitiskt helt enigt landsting, att SJ:s ståndpunkt i finansieringsfrågan är orimlig. Landstinget är berett att stå för alla ombyggnadskostnader, men SJ kräver dessutom att man skall ha påslag för sina s. k. gemensamma kostnader, bl. a. olönsamma banor i andra delar av landet.

Stockholmsresenärerna skall alltså först, liksom alla andra medborgare, vara med och bära kostnader för SJ, bl. a. för dessa olönsamma bandelar, och det är ju helt i sin ordning. Men sedan skall de också vara med och bära dessa kostnader en gång till, nu som procentpåslag på kostnader för anläggningar som är av lokal och regional karaktär, och det tycker jag inte är i sin ordning.

Kommunikationsministern säger i svaret: "Enligt min mening är det angeläget att en sådan omprövning kommer till stånd. Detta måste emellertid i första hand lösas av parterna." Då måste jag fråga kommunikationsministern: Avser han med uttrycket "att en sådan omprövning kommer till stånd" att det är just i fråga om Jakobsberg som det är angeläget med en sådan omprövning? Och när han säger att detta "i första hand" skall lösas av parterna, är han då beredd att, om parterna inte kan lösa detta, ingripa i den här frågan?

Slutligen vill jag rent allmänt fråga kommunikationsministern om han har en vilja att hjälpa till att lösa en tvist – för det är ju verkligen här en tvist mellan parter. Vilken är kommunikationsministerns ambitionsnivå? Är det bara att passivt se på, låta parterna sitta fast där de sitter och låta tiden gå, eller är det att aktivt gå in och eventuellt hitta någon ny uppslagsända, som kan bringa frågor av den här typen till en snar lösning? Jag vore tacksam om kommunikationsministern ville ta upp detta.

ANNA LISA LEWÉN-ELIASSON (s):

Herr talman! Jag ber att få tacka kommunikationsministern för svaret på min fråga. Men jag vill gärna efterlysa litet mera av förtydligande än vad som finns i detta korta svar.

Det har varit många turer kring denna station i Flemingsberg – med utredningar, förhandlingar, uppvaktningar och möten – utan att de har fört fram till ett slutligt klart ställningstagande och konkreta åtgärder för anordnande av stationen. Det borde vara, tycker jag, en självklarhet att alla inblandade gemensamt och energiskt sökte en slutlig lösning i stället för vad som närmast är förevändningar för att skjuta undan frågan.

Jag vill gärna erkänna att det är en mycket komplicerad fråga, en förhandlingsfråga med många inblandade parter. Men situationen – den olösta kommunikationsfrågan vid Flemingsberg och Huddinge sjukhus, med alla samhällsnyttiga institutioner för sjukvård och utbildning som är samlade där – borde föranleda en kraftansträngning, inte minst, tycker jag, från statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet.

Om jag utgår ifrån att herr statsrådet vill göra en sådan kraftansträngning, hur skall jag då uppfatta texten i den budgetproposition som vi nyss har fått? Jag ser där att projekteringen av det tredje och fjärde spåret för sträckan Älvsjö–Flemingsberg, som gjorts på uppdrag av den socialdemokratiska regeringen, nu har avancerat så långt att SJ talar om att den kommer att redovisas sommaren 1978. Man anmäler också ett behov av anslag i anslutning till detta.

Men vad säger då departementschefen? Jag finner följande mening i departementschefens uttalande: "I avvaktan på en redovisning av SJ:s uppdrag att projektera ett nytt dubbelspår på sträckan Älvsjö–Flemingsberg, är jag inte beredd att tillstyrka någon medelsförbrukning för projektet."

Detta uttalande kan naturligtvis tolkas på många sätt. Jag utgår ifrån att herr statsrådet i dag vill bringa klarhet i vad som egentligen avses. Vilken är viljeinriktningen, och hur kommer handlingsmönstret att utvecklas från departementets sida i syfte att få till stånd den här stationen vid Flemingsberg?

LENNART ANDERSSON (s):

Herr talman! Jag tackar kommunikationsministern för det svar som jag har fått på min fråga, men svaret är så knapphändigt och andas en sådan osäkerhet att jag anser att jag måste lämna en del faktauppgifter som bakgrund.

Jag vill då tala om att Södertälje Södra är den enda fjärrtågsstation som finns i Stockholms län utöver Stockholms Central, att vi där har express- och snälltågstrafik på linjerna Stockholm–Göteborg och Stockholm–Malmö, att vi har en regional tågtrafik på sträckan Stockholm–Södertälje–Strängnäs–Eskilstuna, pendeltågstrafik på sträckan Södertälje Södra–Stockholms Central–Märsta och lokaltrafik mellan Södertälje Södra och Gnesta samt mellan Södertälje Södra och Södertälje Central. Detta ger en uppfattning om stationens storlek. Jag kan också ange att vi f. n. har drygt 8 000 resenärer per dag vid denna station. Därtill skall läggas att stationen togs i bruk 1927 och att den under mer än 50 år inte genomgått någon upprustning utan praktiskt taget ser likadan ut i dag som den gjorde 1927.

Kommunikationsministern säger i sitt svar att "en viss förbättring" skedde när pendeltågstrafiken startade. Vilken förbättring? Möjligen kan man räkna som en förbättring att vi fick ytterligare några meter tak över plattformarna, men så mycket mer var det nog inte vid det tillfället.

Vidare vill jag påminna kommunikationsministern om alla de brister som i dag vidlåder järnvägsstationen Södertälje Södra. Alla de tusentals resenärer som där skall byta plattform har endast en mycket smal gångtunnel som enda

förbindelse mellan plattformarna. Resenärer med barnvagnar, äldre människor, människor med någon form av fysiskt handikapp osv. kan praktiskt taget inte klara byten mellan de olika plattformarna. Därtill kommer att plattformarna f. n. är ytterst smala. Stora risker för olycksfall föreligger när resenärerna strömmar ut exempelvis från pendeltågen och det på andra sidan plattformen rusar förbi ett expresseståg med en hastighet på över 100 km/tim.

Kommunikationsministern säger i sitt svar att anledningen till att ingenting hänt vid Södertälje Södra främst torde vara att behoven varit större vid andra stationer. Jag hade hoppats att få ett mera preciserat svar av kommunikationsministern. Jag skulle också vilja efterlysa kommunikationsministerns egen vilja när det gäller att göra någonting på den här stationen, som är så eftersatt.

Kommunikationsministern BO TURESSON:

Herr talman! Jag skall svara frågeställarna i tur och ordning.

Lars Gustafsson frågade vilka stationer som en kommande omprövning enligt pendeltågsavtalet skulle avse. Jag vill svara: I princip alla. Jag vidhåller vad jag sade förut, att det i första hand är parterna som skall göra denna omprövning och helst också lösa de problem som kommer fram som ett resultat av en sådan omprövning.

Vidare frågade Lars Gustafsson: Är kommunikationsministern villig att gå in i de här avgörandena? Det beror alldeles på om ärendet aktualiseras hos mig. Jag kan nämna att Järfälla kommun i skrivelse till regeringen bl. a. har hemställt att regeringen skall vidta sådana åtgärder att Jakobsbergs station kan byggas om med förtur. Det är alltså ett ärende som vi har fått att behandla, och det är f. n. på remiss i landstinget. Vi får naturligtvis ta ställning till det när remissen är besvarad och ärendet är berett. Självfallet kan jag i dag inte säga vilken ståndpunkt regeringen kommer att inta, men det är klart att vi måste inta en ståndpunkt, eftersom vi har ett ärende anhängiggjort.

Anna Lisa Lewén-Eliasson anser det önskvärt att jag visar prov på att jag vill göra kraftansträngningar för att lösa problemen vid Flemingsberg. Vad som står i huvudtiteln, och som Anna Lisa Lewén-Eliasson hänvisade till, innebär att vi har fått uppgift från SJ att den utredning som SJ vidtar för att kunna göra en prioritering skall vara färdig sommaren 1978. Jag hoppas att den blir det. Det finns naturligtvis inget bindande löfte från SJ, men man gjorde den bedömningen i höstas. I avvaktan på redovisningen från SJ kan jag inte tillstyrka medel för projektet, har jag skrivit i departementschefsavsnittet i propositionen. Det är ganska klart, eftersom jag inte vet vilka medel som går åt. När vi får klarhet i den frågan och får tillfälle att bedöma den i vanlig ordning kommer jag självfallet att begära medel för att lösa problemet, så att det blir möjligt att passa in det hela i budgetära sammanhang.

LARS GUSTAFSSON (s):

Herr talman! När kommunikationsministern säger att det har kommit en skrivelse från Järfälla kommun som är remitterad och att han vill avvakta

Torsdagen den  
12 januari 1978

*Om utbyggnad  
m. m. av vissa  
järnvägsstationer*

remissvaret kan jag naturligtvis i det stycket ha en viss förståelse för att han inte vill gå in i en detaljdiskussion och för att han väljer att ge ett procedursvar i stället för ett saksvar. Kommunikationsministern säger att han i princip anser att alla stationer skall kunna byggas om efter omprövning.

Det råder rätt stor enighet om att just Jakobsbergs station är den sämsta av alla stationer i Stockholmsområdet, möjligen med undantag för Södertälje Södra. Det har t. o. m. omvitnats från ett antal andra kommuner i Storstockholmsområdet att Jakobsbergs station är klart sämre än de andra. Min fråga blir om inte kommunikationsministern kan hålla med om det. Det är mig bekant att kommunikationsministern har gjort studier på Jakobsbergs pendeltågsstation och där måste ha iakttagit hur förhållandena är. Han hade en initierad person, nämligen folkpartiriksdaysmannen David Wirmark, som ciceron. Denne måste för kommunikationsministern ha kunnat beskriva ganska utförligt de besvär man har där. – Mot den bakgrunden undrar jag om inte kommunikationsministern har något att säga om turordningen mellan stationerna.

Sedan återkommer kommunikationsministern och säger att det i första hand är parterna som skall avgöra dessa frågor. Det är självklart, men om parterna kör fast, löd min fråga, vad gör kommunikationsministern då? På det svarade kommunikationsministern att han kunde göra något bara om han får en framställning. Det tyder på ett relativt passivt sätt att se på frågan. Folk som reser på dessa linjer frågar inte särskilt mycket efter kompetensfördelningen. De vill ha vardagsproblem lösta, och till människors vardagsproblem i den här regionen hör arbetsresorna, som är väldigt viktiga för dem. Därför vill de ha svar på sådana frågor.

ANNA LISA LEWÉN-ELIASSON (s):

Herr talman! Jag tillåter mig hävda att frågan om Flemingsbergs station inte är en fråga bara för en liten del av landet och någonting av ett bypolitiskt spörsmål. Jag betraktar detta som en ganska angelägen fråga också för svenska staten, eftersom man har gjort utomordentligt stora investeringar även med statsmedel på denna plats. Alla de institutioner som finns lokaliserade dit har givetvis byggts upp under förutsättning att frågorna om kommunikationer dit och dän skall vara lösta, vilket de inte är.

Sedan kommer då frågan in, på vad sätt man skall ta sig fram. Det är klart ådagalagt att spårbunden trafik är mera ändamålsenlig och på lång sikt även mera ekonomisk än landsvägstrafik. Därför bör man energiskt gå in för att åstadkomma alla förutsättningar för en spårbunden trafik.

Avsaknaden av uttalande från departementschefen i propositionen i år ger belägg för att det nu är fråga om att skjuta upp saken igen – jag kan inte hjälpa att jag uppfattar det så. De uttalanden som departementschefen gör i dag ger inte något annat intryck.

Detta är en av många frågor som har med pendeltågstrafiken att göra. Jag betraktar den som en av de viktigaste trafikfrågorna. Det underströk faktiskt också trafikutskottet i sitt betänkande i november månad förra året. Kommunikationsministern måste känna väl till att det inte är så alldeles lätt

för parterna att komma överens. Diskussionen har ju pågått i årtal. Den skriftväxling som förevarit tyder inte på att det bara är att sätta sig ned vid ett bord och komma överens på en kvart. Vill kommunikationsministern möjligen överväga att ta itu med frågan och hjälpa parterna att bli överens – till gagn för trafikanterna, för det är ju dem som vi allesammans skall tjäna?

Det kan tänkas att vi behöver en ny Hörjelundersökning eller någonting liknande. Jag vet inte om herr Hörjel står till förfogande, men det kan ju finnas andra personer som är dugliga.

Jag frågar kommunikationsministern: Kan vi vänta oss ett initiativ av den karaktären?

**LENNART ANDERSSON (s):**

Herr talman! Jag ansåg att det var nödvändigt att jag i mitt anförande redogjorde för alla de stora bristerna vid Södertälje Södra järnvägsstation och att jag även beskrev de vidriga förhållandena för de tusentals resenärerna varje dag. Jag slutade med att fråga vad kommunikationsministern har för uppfattning om alla dessa problem och vilka initiativ kommunikationsministern är beredd att ta. Jag fick över huvud taget inget svar på dessa frågor.

Det enda svar jag har fått är det mycket knapphändiga skriftliga svaret, där kommunikationsministern säger att bristerna främst torde ha sin förklaring i att det finns en lång rad andra och mer angelägna projekt som bör genomföras först. Jag hade hoppats på att statsrådet själv verkligen skulle orientera sig om förhållandena vid stationen och avge något slags viljeyttring. Vilka initiativ är statsrådet beredd att ta för att hjälpa alla de resenärer som måste använda den här stationen varje dag vid sina arbetsresor?

Av det svar som har lämnats framgår med all tydlighet att en eventuell utbyggnad av spåren på banan ligger mycket långt fram i tiden. Det behöver vi inte alls ta in i den här debatten. Det är därför verkligen befogat att tala om en upprustning och utbyggnad av Södertälje Södra järnvägsstation.

**Kommunikationsministern BO TURESSON:**

Herr talman! Jag har tre frågande att svara i mina repliker. I min förra replik hann jag bara med två av dem. Jag hade för avsikt att i den här repliken börja med att svara på Lennart Anderssons följdfråga. Hade Lennart Andersson vetat det hade hans senaste replik varit helt onödig.

Några större förändringar företogs inte på Södertälje Södra station när pendeltågstrafiken startade. Man ansåg då – och det var en överenskommelse mellan parterna, antar jag – att det var tillräckligt att höja två plattformar till den standardhöjd som pendeltågen förutsätter.

Jag är självfallet medveten om att moderniseringsarbeten och förbättringsarbeten är mycket önskvärda, inte minst insatser som gör det lättare att förflytta sig från en perrong till en annan – där det nu finns trappor kan det behövas hissar eller rulltrappor. Men jag återkommer till vad jag sagt flera gånger förut: Det är i första hand parterna som skall väcka sådana förslag, och

Torsdagen den  
12 januari 1978

---

*Om utbyggnad  
m. m. av vissa  
järnvägsstationer*

det har inte skett ännu. Förslagen kanske kommer, och då skall vi naturligtvis pröva dem i vanlig ordning. Jag har givetvis full förståelse för de behov som kan visas föreligga.

Lars Gustafsson frågade mig vilken turordning jag anser att det bör vara i fråga om de stationer som enligt avtalet skall omprövas, och han frågade också vad jag gör om parterna vid en sådan omprövning kör fast. Det får vi ta ställning till då. I första hand skall de själva försöka komma överens – det är väl inte så märkvärdigt.

Jag delar Anna Lisa Lewén-Eliassons åsikt att en järnvägsstation i Flemingsberg är en mycket angelägen fråga som bör lösas. Men det borde inte vara så svårt för en erfaren riksdagsledamot som Anna Lisa Lewén-Eliasson att hålla med mig om att vi i rimlighetens namn först måste få den utredning och prioritering som SJ av min företrädare i detta ämbete anbefalldes göra.

Anna Lisa Lewén-Eliasson säger att man energiskt bör gå in för att lösa denna fråga. Ja visst, det hade bara varit önskvärt att min företrädare varit litet mer energisk; han sköt ifrån sig ärendet tre gånger när det fördes fram av SJ och fattade bara beslut om att det skulle byggas en station. Först vid det fjärde tillfället som frågan kom på tal uppfattade han att innan en station kunde byggas måste ytterligare spår dras. I november 1974 fattade så regeringen på hans förslag beslut om att uppdra åt SJ att prioritera dubbelspåret.

LARS GUSTAFSSON (s):

Herr talman! Kommunikationsministern säger nu att om parterna kör fast får han ta ställning till om han skall gå in i förhandlingarna eller inte. Jag tycker det är en passiv inställning. Vi frågar om kommunikationsministern är beredd att redan nu deklarerar en vilja att gå in i förhandlingarna.

Det verkar som om kommunikationsministern inte har klart för sig hur komplicerade problemen är. Man behöver inte plöja särskilt djupt i dokumenten för att förstå att det rör sig om rätt komplicerade frågor. Att säga att detta inte är så märkvärdigt tycker jag är att vara litet väl nonchalant.

Jag efterlyser alltså ett rejält ställningstagande och en viljeyttring från kommunikationsministern att gå in i förhandlingarna när parterna kör fast. Det har de gjort många gånger, och de kommer att göra det i fortsättningen också. Men de kan inte hålla på med det hur länge som helst – människorna blir otåliga för att ingenting händer. Som jag sade förut är det viktigt för människor hur deras arbetsresor ordnas, och för många är de väldigt prövande i denna region, inte minst från Jakobsbergs pendeltågsstation, vilket kommunikationsministern borde ha observerat när han var där på sitt studiebesök.

ANNA LISA LEWÉN-ELIASSON (s):

Herr talman! Jag saknar anledning att i detta sammanhang göra jämförelser mellan kommunikationsministrar, men så mycket är klart att herr Norling har satt i gång den utredning som i årets budgetproposition anmäls bli klar

sommaren 1978. Eftersom den har efterfrågats i flera år är jag naturligtvis besviken över att den enda kommentar som kommunikationsministern i år gör är att han inte är beredd att ta ställning.

Om utredningen, som SJ säger, blir klar sommaren 1978, kan man då tänka sig att någonting kommer att hända innan vi ser nästa budgetproposition i januari 1979? Kan det alltså under budgetåret 1978/79 hända någonting? Det vore ytterst önskvärt om vi kunde få åtminstone det beskedet i dag.

LENNART ANDERSSON (s):

Herr talman! Jag måste återkomma med ytterligare en fråga till kommunikationsministern.

Kommunikationsministern hänvisar till att det är de två parterna som skall ta upp frågan om en förbättring av stationerna. Av den bakgrund som jag tecknade av situationen vid Södertälje Södra framgick tydligt att lokaltrafiken endast är en del av den totala trafiken. För övrig trafik svarar SJ ensam. I den delen finns det inte anledning att hänvisa till att parterna skall ta initiativ. Där bör kommunikationsministern ha större utrymme för egna initiativ när det gäller att ta kontakt direkt med SJ och orientera sig om situationen. Jag skulle därför gärna vilja ha ett mer preciserat svar på frågan vad kommunikationsministern är beredd att göra på det avsnittet.

Kommunikationsministern BO TURESSON:

Herr talman! Anna Lisa Lewén-Eliasson frågar om det kommer att hända någonting i Flemingsbergsfrågan sommaren 1978. Jag vet inte riktigt vad Anna Lisa Lewén-Eliasson menar med uttrycket "kommer att hända".

När ärendet kommer från SJ måste det prövas. Om det föreligger fullständiga handlingar med ritningar osv. är det naturligtvis tänkbart att man kan sätta i gång och bygga under detta år. Om utredningen däremot är av mera teoretisk art och skall fullföljas med arbetshandlingar och ritningar sedan regering och riksdag tagit ställning, kan det naturligtvis inte hända någonting sommaren 1978. Jag vet inte i vilken form SJ kommer att presentera ärendet. Det skall jag ta reda på, men f. n. kan jag inte svara på den här frågan. Något kommer naturligtvis alltid att hända så fort vi får SJ:s prioritering. Vi kommer att pröva den och gå till riksdagen med den.

På Lennart Anderssons fråga vill jag svara att jag gärna skall informera mig ytterligare om SJ:s planer. Det svar jag kunnat lämna i dag bygger på den information som jag har fått med anledning av Lennart Anderssons fråga. Det är klart att man kan separera pendeltågstrafikens behov från SJ:s behov för den övriga trafiken, men på den punkten kan jag inte ge något närmare svar i dag.

LENNART ANDERSSON (s):

Herr talman! Jag tackar för det här medgivandet från kommunikationsministerns sida. Vad jag i dag velat säga är just att det vid Södertälje Södra inte enbart förekommer pendeltågstrafik utan en mycket betydande trafik som SJ är ansvarig för. Förhållandena här skiljer sig alltså från förhållandena på

Torsdagen den  
12 januari 1978

*Om översyn av  
reglerna för trans-  
portstöd*

många andra stationer i Stockholmsområdet.

Kommunikationsministern sade i ett tidigare inlägg att han var positiv till förbättringar. Jag hoppas därför att kommunikationsministern kommer att pröva denna fråga i en positiv anda. Jag ser fram emot fortsatta kontakter. Skulle kommunikationsministerns dyrbara tid någon gång medge ett besök i Södertälje, är han mycket välkommen.

Överläggningen var härmed slutad.

#### § 4 Om översyn av reglerna för transportstöd

Kommunikationsministern BO TURESSON erhöll ordet för att besvara *Håkan Winbergs* (m) den 7 december anmälda fråga, 1977/78:198, och anförde:

Herr talman! Håkan Winberg har frågat mig om jag avser göra någon översyn av reglerna för transportstödet och om jag i så fall är beredd att pröva förutsättningarna för att även glas skall ingå i det varusortiment som är berättigat till fraktbidrag vid transport till stödområdet.

Transportstödet i sin nuvarande form gäller under en femårig försöksperiod, som slutar med utgången av år 1978. Innan dess skall stödet utvärderas, och riksdagen kommer att föreläggas förslag om eventuella ändringar av stödet. Bl. a. mot bakgrund av de planerade etableringarna av isolerfönstertillverkning i stödområdet kommer frågan om transportstödet skall omfatta glas att prövas i samband med utvärderingen.

HÅKAN WINBERG (m):

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

Som statsrådet naturligtvis är väl medveten om har det regionalpolitiska transportstödet, som till övervägande del gäller Norrlandslänen – den stora posten heter ju också "Transportstöd för Norrland" i budgetpropositionen – fyllt en väsentlig uppgift för att skapa samma förutsättningar för näringslivet i Norrlandslänen som i övriga län och för att ge företagen i Norrland möjlighet till konkurrens på lika villkor med företag i övriga delar av landet.

Transportstödet har också – bl. a. efter flera initiativ från moderata samlingspartiets sida – byggts ut och förbättrats vid flera tillfällen.

Det finns dock frågor om hur transportstödet skall avgränsas som inte är lösta. Skall det bara vara den yrkesmässiga trafiken som får stöd? Skall s. k. firmabilar kunna komma i fråga? Är transportsträckegränserna och viktgränserna riktigt avvägda? Hur blir det med sjötransporterna? Bör ett inomregionalt transportstöd införas?

Mot denna bakgrund är den av kommunikationsministern nu aviserade utvärderingen mycket angelägen.

Det har också under åren förts åtskilliga debatter här i kammaren om hur det varuområde som är berättigat till stöd skall avgränsas. Den fråga som jag

nu har ställt gäller särskilt möjligheterna till fraktbidrag för glas vid transport till stödområdet. Sådana transporter omfattas i dag inte av stödet, trots att varan glas, vilken väl närmast kan betraktas såsom ett halvfabrikat, till sin karaktär kan jämföras med flera av de varor som får stöd.

Nu finns det konkreta fall även före de planerade etableringar som kommunikationsministern nämner, som visar att nuvarande bestämmelser om glas slår snett och försämrar möjligheterna för den företagsamhet som är etablerad i Norrland att konkurrera med företag etablerade i andra delar av landet och med företag i Norge och Finland. Jag hoppas därför att just varuområdet glas blir föremål för en speciell observans vid den av kommunikationsministern förutskickade utvärderingen av de nuvarande reglerna.

*Om planerad inskränkning i postverkets lördagsservice*

Överläggningen var härmed slutad.

## § 5 Om planerad inskränkning i postverkets lördagsservice

Kommunikationsministern BO TURESSON erhöll ordet för att besvara *Birger Rosqvists* (s) den 7 december anmälda fråga, 1977/78:201, och anförde:

Herr talman! Birger Rosqvist har frågat om jag anser dels att den planerade inskränkningen i postkontorens öppethållande är en acceptabel serviceförsämring, dels att det är motiverat att bortse från det behov som den enskilda personen har av att få sin post även på lördagar, dels att behovet av förbättringar i postservicen på landsbygden kan stå tillbaka för postverkets besparingsambitioner.

Jag vill inledningsvis erinra om att postverket som affärsdrivande verk har att utföra sina av statsmakterna fastlagda åligganden inom ramen för de intäkter verket kan uppnå på marknaden. Företagspolitiken måste därför kontinuerligt prövas mot bakgrund av ändrade marknads-, produktions- och ekonomiska förutsättningar. Servicegraden får med andra ord anpassas med hänsyn till bl. a. efterfrågan och kostnadsutvecklingen.

Postverksamheten är personalintensiv. Över 80 % av verkets kostnader är personalkostnader. Dessa har under senare år ökat mycket kraftigt. Som exempel kan nämnas att personalkostnadsnivån i juli 1977 låg 21 % högre än i december 1976. Postverkets möjligheter att möta sådana kostnadshöjningar med genomgripande, kostnadsminskande åtgärder är begränsade.

Allmänt gäller att alla former av lördagsservice är betydligt dyrare för företagen än service under övriga vardagar. Det får därför anses rimligt att de som trots att billigare alternativ finns ändå vill använda postkontoren på lördagar får betala något för detta.

Det är dock inte endast marknads- och kostnadsutvecklingen som har föranlett postverket att se över sin lördagsservice. Också de anställdas organisationer anser att det är väsentligt att minska omfattningen av lördagsarbetet.

Det är mot denna bakgrund som postverket har fattat beslut om vissa

*Om planerad in-  
skränkning i post-  
verkets lördagsser-  
vice*

begränsade ändringar av lördags servicen. För de renodlade posttjänsterna – in- och utlämning av rekommenderade eller assurerade försändelser, postförskott och paket, frimärksförsäljning m. m. – skall ingen avgift utgå. Däremot skall verket fr. o. m. den 1 september 1978 ta ut en extra avgift om en krona per bank- eller annan betalningstransaktion på lördagar. Postverket har föredragit en sådan lösning framför att stänga vissa filialkontor på lördagar, ett alternativ som tidigare diskuterades.

Därutöver har verket beslutat att ta ut en avgift om två kronor för försändelser som önskas utdelade på lördagar. Detta beslut har postverket fattat bl. a. mot bakgrund av resultatet av en SIFO-undersökning, enligt vilken endast 3 % av de tillfrågade upp gav sig ha behov att regelbundet ta emot post på lördagar.

Postverket bedömer att lördagsavgifterna kommer att medföra att postkunderna i ökad utsträckning förlägger sina postbesök till övriga vardagar samt att utnyttjandet av postgirot ökar. Därigenom skulle också postpersonalens önskemål om minskad lördagstjänstgöring kunna tillgodoses.

Vad gäller postservicen på landsbygden kan konstateras att lantbrevbäringen på lördagar kommer att fullgöras med motsvarande postutdelnings- och kassaservice som i tätort.

För egen del finner jag de av postverket beslutade åtgärderna motiverade och värda att prövas. Jag förutsätter att verket noggrant följer utvecklingen och vid behov gör de anpassningar i servicen som bedöms befogade.

**BIRGER ROSQVIST (s):**

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

Två dagar efter det att jag i december ställde min fråga till kommunikationsministern kallade postverket genom sin chef till presskonferens och där redogjordes för postverkets beslut som skulle träda i kraft den 1 september 1978. Jag konstaterar nu att vad som då meddelades i stort sett är identiskt med vad kommunikationsministern har svarat här i dag.

Det finns mycket kring detta beslut som ger anledning till reaktion. Först och främst är det anmärkningsvärt att inget sägs om denna ändring av postverkets service i den nu avlämnade budgetpropositionen. Där nämns andra postverkets rationaliseringar, men det finns inte ett ord om den förändrade servicen på lördagar, en ändring som berör allmänheten och den enskilda personen.

Det skall alltså kosta extra att utnyttja posten på lördagar. Många människor har enbart lördagen till förfogande för sina nödvändiga postärenden. En avgiftsdifferentiering blir en diskriminering av den som inte kan utnyttja veckans övriga dagar. Står merintäkten för postverket i proportion till den irritation som systemet otvivelaktigt kommer att skapa?

Det skall kosta extra att få ett brev utburet på lördagen. Avsändaren skall sätta på frimärken för ytterligare 2 kr. för att få ut brevet på lördagen. Det betyder att även brev som postas redan på torsdag, kanske ännu tidigare i många fall, måste frankeras extra för att säkert komma fram till adressaten före söndagen. Ett brev betyder ju så mycket, som postverket brukar säga.

Om brevet ändå kommer fram först på måndagen, skall postverket då betala tillbaka överportot? Blir inte allt detta en onödigt dyr och invecklad procedur? Och hur blir det med tidningar, som vi kan önska att få på lördagen genom postens försorg? De kan inte belastas med några 2 kr. extra per exemplar.

Sedan, herr talman, till frågan om postdistribution på landsbygd och i glesbygd.

Det blir svårt att få den service som finns i dag att fungera på samma sätt i fortsättningen, med de indragningar som aviseras för lördagar. Riksdagen har uttalat att servicen i stället skall bli ännu bättre – ett enigt trafikutskott och en enig riksdag sade förra året att det är i hög grad angeläget att förbättringar i postverkets service på landsbygden kommer till stånd, även om det medför kostnadsökningar för verkets del. Och i år säger kommunikationsministern i budgetpropositionen att "verket kunnat genomföra framgångsrika rationaliseringar på landsbygden där postkontor med lågt utnyttjande har kunnat ersättas med motoriserad lantbrevbäring. För många postkunder – inte minst bland äldre, rörelsehindrade samt icke bilburna kunder – har övergången till sådana rullande postanordningar också inneburit serviceförbättringar. Därtill har postverket genom lantbrevbäringsorganisationen fått möjlighet att för kommunernas räkning förmedla olika former av social service."

Hur skall allt detta gå ihop, och hur blir det i fortsättningen, när postverkets åtgärder siktar till att på olika sätt komma ifrån eller minska brevbäreturer? Postverket är ett allmänhetens serviceföretag som ägs av staten. Men var kommer det att finnas den service på landsbygden som lantbrevbäringsturnerna skulle bli i stället för postkontoren som har dragits in? Och hur blir det, kommunikationsministern, med 1977 års riksdagsuttalande som jag nyss återopade?

**Kommunikationsministern BO TURESSON:**

Herr talman! Jag skall inte ägna mycket tid åt att kommentera det här. Att vi inte har nämnt någonting i budgetpropositionen om dessa förändringar beror på att vi bedömde det så att detta är frågor över vilka postverket självt har att besluta. Det kan vara en omdömesfråga, det skall jag medge, men självfallet var inte avsikten att hemlighålla någonting, för detta är ju allom bekant.

Jag skulle gärna vilja svara på frågan om landsbygdens försörjning med postservice där det förekommer lantbrevbärare – det finns ungefär 2 700 lantbrevbärlinjer. Längs dessa ges en förnämlig service åt människor huvudsakligen i glesbygder, och denna service kommer inte att bli sämre på annat sätt än att utdelningen av vanliga brev på lördagarna upphör. Det är alltså precis samma inskränkning i lantbrevbärarnas service som i postanstalternas i tätorterna.

Jag skulle gärna vilja ytterligare trycka på det förhållandet som jag nämnde i mitt svar, att det här sedan länge är ett mycket starkt krav från personalorganisationernas sida. Postverket har ungefär 15 000 personer i arbete varje lördag. Alla är medvetna om hur starka krav personalen på alla områden i samhället ställer på att få bort lördagsarbete eller minska det så

*Om planerad inskränkning i postverkets lördagsservice*

*Om planerad in-  
skränkning i post-  
verkets lördagsser-  
vice*

mycket som möjligt. Det är i första hand med utgångspunkt i detta som postverket vidtagit dessa åtgärder

BIRGER ROSQVIST (s):

Herr talman! Kommunikationsministern säger nu att det blir minskad service på landsbygden. Det kan inte harmoniera med vad trafikutskottet och riksdagen sade förra året.

Det skall bli samma minskning på landsbygden som i tätorterna. Om breven belastas med ett par kronor extra för att de skall bäras ut, betyder det att en del brev icke bärs ut på lördagar, och det kan innebära att vissa lantbrevbärarturer därigenom kortas ned. Lantbrevbäraren kommer inte till de människor som eventuellt skulle vilja göra inbetalningar eller på annat sätt anlita lantbrevbäraren. Kommunerna har ju också abonnerat på viss social service som lantbrevbäraren utträttar.

Allt detta kan inte tolkas på annat sätt än att det måste bli försämringar framför allt för landsbygdens folk.

Kommunikationsministern sade tidigare att bara 3 % av enskilda människor ansåg sig ha behov av att regelbundet få post på lördagar. Ja, man kanske inte känner behov av att få post varje lördag. Många gånger kan det vara papper som går direkt i papperskorgen, men det kan vara viktig post också. Får jag den inte på lördagen, när jag anser mig behöva den, kanske det är för sent att få den på måndagen. Detta kan ställa till irritation och besvär.

Självfallet vill så många som möjligt av de anställda vara lediga på lördagar. Men postverket har under många år anlitat skolungdomar, som gärna ställer upp lördagar. För deras del är det inte positivt att möjligheten till extraarbete försvinner.

Postverket kallar alltså inte in sin personal 100-procentigt på lördagar, utan man har en hel del extra personal vid dessa tillfällen.

Kommunikationsministern BO TURESSON:

Herr talman! Jag har inte sagt att postverket kallar in sin personal 100-procentigt. Jag preciserade med att man har 15 000 personer i arbete. Det är tillräckligt för att personalorganisationen starkt skall driva kravet att man minskar ned så mycket som möjligt.

Skolungdomar används, men huvudsakligen till brevbäring. En massa andra saker måste utföras i den inre tjänsten, sortering och sådant, och det är just sorteringstjänsten som begränsas på lördagarna och som gör att man inte kan dela ut vanliga brev på lantbrevbärlinjerna.

Jag är medveten om att man kan ha viktig post, som man kan vilja ha även på en lördag. Men då får man i all rimlighets namn inte hesitera att betala 2-kronan – så farligt är det kanske inte.

BIRGER ROSQVIST (s):

Herr talman! Det är inte mottagaren som skall betala de två kronorna enligt det här förslaget utan avsändaren. Och det kan tänkas att mottagaren anser att brevet är viktigare än vad avsändaren gör.

Jag vill när det gäller landsbygden ta ett exempel från min egen kommun, Oskarshamn. Vi har en gammal socken som heter Misterhult, och där drogs postkontoret in för en tid sedan. Då utlovades en lantbrevbärlinje och en service likvärdig med den man hade när postkontoret fanns.

Man har inget postkontor öppet på lördagarna nu. Lantbrevbäraren har hittills kört sin ordinarie tur, och folk har kunnat lita på att han kommer. Men det kan man alltså inte göra sedan detta nya system trätt i kraft. Då har man inte samma möjligheter till den service som man hittills fått och som utlovades när postkontoret drogs in.

Kommunikationsministern BO TURESSON:

Herr talman! Ortsborna kan utan någon som helst tvekan lita på att de även lördagar får den service av lantbrevbäraren som tillhandahålls på postanstalterna.

BIRGER ROSQVIST (s):

Herr talman! Kommunikationsministern verkar inte vilja agera för en ändring. Han är i stället synbarligen positivt inställd till det förslag som posten framlagt och tror att det här kommer att fungera lika bra som det fungerat hittills.

När ändringen trätt i kraft och verkat en tid får vi väl se vem av oss som har rätt.

Överläggningen var härmed slutad.

## § 6 Om åtgärder för att bevara kanalleder

Kommunikationsministern BO TURESSON erhöll ordet för att besvara *Olle Erikssons (c)* den 8 december anmälda fråga, 1977/78:205, och anförde:

Herr talman! Olle Eriksson har frågat mig om jag är beredd att redovisa min syn på hur man på sikt skall säkra de viktigaste svenska kanalernas fortbestånd, finansiering och utveckling.

Statsmakterna har under de senaste åren tagit ställning till frågor rörande Göta kanal, Trollhätte kanal och Södertälje kanal. Dessa tre kanaler får av flera olika skäl anses vara de viktigaste svenska kanalerna.

Avtal om övertagande av Göta kanalbolag har träffats mellan staten och de tidigare ägarna. Upprustningsarbetena kan nu påbörjas. Förhandlingar om huvudmannaskapet och den framtida driften av kanalen har nu tagits upp med bl. a. berörda landsting. Det är min avsikt att återkomma till riksdagen i denna fråga när samtliga förhandlingsresultat föreligger.

I Trollhätte och Södertälje kanal har ca 110 milj. kr. investerats under senare år i syfte att öka kanalernas trafikkapacitet. Vidare har riksdagen nyligen på regeringens förslag beslutat att kanalavgifterna skall sättas ned och att kapitalkostnaderna t. v. inte skall belasta sjöfarten.

---

*Om åtgärder för  
att bevara kanal-  
leder*

*Om åtgärder för  
att bevara kanal-  
leder*

I fråga om övriga kanaler får man i varje särskilt fall bedöma värdet av olika insatser med hänsyn till de intressen som finns. Jag kan emellertid konstatera att investeringarna i de nämnda kanalerna inte gett företagsekonomisk lönsamhet. Investeringarna har dock beräknats få positiva samhälleliga effekter.

I den mån sådana påtagliga effekter kan påvisas kan det bli aktuellt att pröva frågan om olika insatser även för andra kanaler. Jag vill emellertid betona att de lokala och regionala intressenterna i regel måste ha ett avgörande ansvar för att kanalerna skall kunna finnas kvar.

OLLE ERIKSSON (c):

Herr talman! Jag vill tacka statsrådet för svaret.

Statsrådet inleder med att redogöra för de upprustningar som skett på stora och viktiga avsnitt av det svenska kanalnätet. När riksdagen fattade besluten om statligt upprustningsstöd för dessa leder fanns det ett brett stöd för besluten, och ingen vill nog påstå något annat än att besluten var helt riktiga och självklara.

Men, herr statsråd, det återstår tyvärr en del viktiga avsnitt av det svenska kanalnätet som behöver ses över och upprustas. För att tydligt belysa detta skall jag, liksom i min fråga, ta exemplet med Dalslands kanal, som jag i motsats till statsrådet vill hänföra till de viktigaste svenska kanalerna, och göra en jämförelse bl. a. med Göta kanal.

Dalslands kanal är ett förnämligt byggnadsminnesmärke, signerat av den kände järnvägs- och kanalbyggaren Nils Ericson. Dalslands kanal har ett stort värde ur turist- och miljösynpunkt. Den är också av riksintresse och hävdar sig väl jämförd med Göta kanal som turistmål och attraktiv farled för fritidsbåtar. De senaste tre åren har antalet fritidsbåtar och båtar under tio nettoregister-ton som passerat Dalslands kanal varit större än för Göta kanal, och ökningen bara fortsätter.

Med denna utveckling och denna press på kanalen och området däromkring förstår statsrådet säkert att det inte är lätt för de små kommunerna i Dalsland och Nordmarken att tillsammans med landstingen i P- och S-län ekonomiskt klara de upprustningar som krävs, utöver de stora driftsunderskott som måste täckas varje år.

Om man bara ser till dessa kommuners storlek och skattekraft samt till kanalens utnyttjandegrad, så borde Dalslands kanal faktiskt ha gått före Göta kanal, eller i varje fall borde den ha fått statliga upprustningspengar samtidigt.

Ytterligare skäl som talar för en statlig satsning på Dalslands kanal är att kanalens sjösystem är klassat som ett område av riksintresse för det rörliga friluftslivet. Vidare är området vid kanalen i Dalsland och Nordmarken ett av våra primära rekreationsområden, och kanalen är något av ryggraden i detta område.

Hur stora insatser skulle då behövas? Ja, här är det inte fråga om några 45 miljoner som i fallet Göta kanal. Vi skulle med ca en tiondel av det beloppet kunna klara de nödvändiga upprustningsarbeten som återstår.

Eftersom jag av många skäl vill hänföra Dalslands kanal till de viktigaste svenska kanalerna – vid sidan av Trollhätte, Södertälje och Göta kanaler – ber jag att få fråga kommunikationsministern: Är statsrådet beredd att överväga ett statligt upprustningsbidrag för t. ex. Dalslands kanal, om framställning härom görs?

Nu är emellertid inte Dalslands kanal den enda som det här rör sig om. Jag tog bara den som ett belysande exempel. Det finns även andra kanaler som kräver upprustning och översyn. Därför vill jag ställa ytterligare en fråga: Pågår det inom departementet någon kartläggning eller utredning om de svenska kanalerna och deras framtid?

Kommunikationsministern BO TURESSON:

Herr talman! Det var självfallet inte min avsikt att på minsta sätt föringa värdet av Dalslands kanal. Jag är övertygad om att den fyller en viktig uppgift för framför allt friluftslivet.

På Olle Erikssons fråga huruvida något arbete med dessa frågor pågår inom regeringens kansli vill jag svara att naturvårdsverket har gjort en framställning till regeringen om att man skall utreda kanalfrågorna i landet. Ärendet bereds f. n. inom regeringskansliet. Ännu har alltså ingen utredning tillsatts. Men jag har anledning betona att det inte är något uttryck för bristande intresse för kanalfrågor från min sida.

OLLE ERIKSSON (c):

Herr talman! Jag tackar för detta tillägg.

Anledningen till min fråga rörande utredning om eller kartläggning av de svenska kanalerna är att jag tror det är någonting som vi snart måste ta itu med. Som avslutning på denna fråga vill jag i egenskap av turistordförande i landskapet Dalsland inbjuda landets kommunikationsminister till en båttur någon sommardag på vår vackra Dalslands kanal. Jag lovar att det kommer att bli en mycket mjukare och behagligare färd för statsrådet än de färder som han inbjuds till när man vill visa prov på krokiga och gropiga svenska vägar.

Kommunikationsministern BO TURESSON:

Herr talman! Jag tackar för denna inbjudan! Det skall bli mig ett nöje att komma. Och då skall jag ta med mig min kanot, för jag tycker mycket om att paddla kanot på kanaler.

Överläggningen var härmed slutad.

## § 7 Om åtgärder för att minska olycksriskerna vid plankorsningar mellan järnväg och landsväg

Kommunikationsministern BO TURESSON erhöll ordet för att besvara *Marianne Karlssons* (c) den 15 december anmälda fråga, 1977/78:219, och anförde:

*Om åtgärder för  
att minska olycks-  
riskerna vid plan-  
korsningar mellan  
järnväg och lands-  
väg*

Herr talman! Marianne Karlsson har frågat mig vilka åtgärder regeringen avser att vidta för att minska olycksriskerna vid plankorsningar mellan järnväg och landsväg.

I sin fråga anger Marianne Karlsson att ett stort antal olyckor under den senaste tiden har inträffat vid plankorsningar mellan järnväg och landsväg, särskilt där bommar ersatts av ljus- och ljudsignaler.

Jag vill inledningsvis nämna att ett flertal olika skyddsåtgärder vidtas vid korsningar mellan järnväg och väg. Principerna för vilka skyddsanordningar som skall finnas vid plankorsningar finns angivna i den s. k. säkerhetskungörelsen. Enligt denna krävs helbommar med ljus- och ljudsignaler vid korsningar med stark gång- eller cykeltrafik och halvbommar med ljus- och ljudsignaler vid korsningar med stark biltrafik samt vid alla korsningar mellan allmänna vägar och dubbelspår. Vid andra korsningar med allmän trafik används normalt enbart ljus- och ljudsignaler. Vidare tas plankorsningar bort där så är möjligt bl. a. genom att parallellvägar och planskilda korsningar byggs. Antalet plankorsningar vid SJ minskar på detta sätt med drygt 100 per år.

Ärligen satsas ca 15 milj. kr. på trafiksäkerhetsfrämjande åtgärder vid plankorsningar samt ca 30 milj. kr. på byggande av planskilda korsningar. Betydande belopp läggs också fortlöpande ned på underhåll.

Statistiken över kollisioner mellan järnvägsfordon och vägfordon visar på ett minskande antal olyckor. Under tioårsperioden 1967–1976 inträffade i genomsnitt 110 olyckor per år, vilket är närmare 30 % färre olyckor än under föregående tioårsperiod. Utvecklingen är således positiv, även om vintern 1976–1977 uppvisade en mindre olycksökning till följd av de besvärliga snöförhållanden som då rådde. Det bör också noteras att den nämnda successiva olycksminskningen har skett trots att trafiken ökat kontinuerligt.

Att bommar ersätts med ljus- och ljudsignaler är numera relativt ovanligt, men det kan ske bl. a. när vägtrafiken eller järnvägstrafiken har minskat kraftigt vid en korsning. Det finns inga belägg för att dessa korsningar skulle vara särskilt olycksbelastade.

Även om antalet olyckor vid plankorsningarna successivt har minskat, är det angeläget att fortsätta att förbättra säkerhetssituationen.

SJ, trafiksäkerhetsverket och vägverket arbetar kontinuerligt med att förbättra säkerheten vid korsningar mellan järnväg och väg. Detta arbete bedrivs främst av den s. k. plankorsningsdelegationen, som tillsatts av de tre verken.

Under hösten 1977 har också påbörjats ett utvecklingsprojekt i syfte att förbättra beslutsunderlaget rörande trafiksäkerhetsfrämjande åtgärder vid plankorsningar mellan järnväg och väg. Arbetet utförs inom ramen för transportforskningsdelegationens verksamhet.

MARIANNE KARLSSON (c):

Herr talman! Jag ber att få tacka kommunikationsminister Turesson för svaret.

Anledningen till denna fråga är att vi i mitt hemlän Östergötland drabbats av flera svåra olyckor vid plankorsning mellan järnväg och landsväg. Låt mig nämna tre olyckor som inträffat under den senaste tiden. Den första var den stora olyckan vid Sya utanför Mjölby där en personbil vid olyckstillfället orsakade tågurspårning. Bilföraren och ett antal resenärer omkom. Den andra olyckan hände i Fågelsta utanför Motala där en ung kvinna omkom och en skadades mycket svårt. Den tredje olyckan hände i Skänninge där en ung man i personbil körde på tåget. Bilen totalförstördes, men föraren hade änglavakt och undkom utan skador.

Årligen inträffar mellan 65 och 110 kollisioner med personsador som följd i plankorsningar. Det är mycket ovanligt att olyckor orsakas av fel på skyddsanordningarna. Av 116 olyckor under år 1976 har 8 orsakats av att järnvägspersonal ej vidtagit föreskrivna åtgärder, medan 108 faller på fordonsföraren.

Kollisionernas fördelning efter korsningarnas skydd visar stora variationer, med relativt låga olyckstal med bommar och halvbommar, medan kryssmärkeskorsningar samt ljus- och ljudsignaler har höga olyckstal. Vid de korsningar jag tidigare nämnde finns det i dag ljus- och ljudsignaler. I Fågelsta har det tidigare funnits bommar, men dessa har tagits bort.

Ca 70 % av olyckorna inträffar i korsningar som fordonsförarna är väl bekanta med och 60 % där enskild väg korsar järnväg. Skynd sikt är den mest påfallande omständigheten vid kollisioner i oövakade korsningar. Genom en studie av siktsträckor i ett urval av kryssmärkeskorsningar från hela landet visas att praktiskt taget inga korsningar hade "fri sikt". Däremot torde "skynd sikt" förekomma i minst 7 000 korsningar i Sverige, om man räknar in dem som är helt oövakade.

Frågan blir då hur man till billigaste pris förhindrar kollisioner. Svaret är att personsadokollisioner i plankorsningar förhindras billigast genom komplettering av befintliga ljus- och ljudanläggningar med halvbommar.

Jag vill ställa frågan: Är kommunikationsministern beredd medverka till att de medel som finns tillgängliga i största möjliga utsträckning används för komplettering med halvbommar just i plankorsningar? Det vore av stort värde om man i det utvecklingsprojekt som enligt svaret påbörjades hösten 1977 ville ta hänsyn till det som anförts i min fråga.

Kommunikationsministern BO TURESSON:

Herr talman! Det är självklart att jag är villig att medverka till att man så snart och så långt som möjligt förhindrar sådana här olyckor. Ett uttryck för det är att jag även i årets budgetproposition föreslår riksdagen att anvisa medel för detta ändamål. Med hänsyn till att vi har 26 000 sådana korsningar i vårt land må emellertid var och en förstå att det tar en viss tid, eftersom det kostar några tiotusental kronor för varje korsning som förses med bommar eller ljussignaler. Jag finner det naturligt att den utredning som transportforskningsdelegationen påbörjade i höstas genom att studera riksdagsprotokollet håller sig underrättad om även sådana informationer och åsikter, som framförs i riksdagen, och därmed även får del av Marianne Karlssons synpunkter och uppfattningar i denna fråga.

*Om åtgärder för att minska olycksriskerna vid plankorsningar mellan järnväg och landsväg*

Torsdagen den  
12 januari 1978

*Om åtgärder för  
att säkerställa  
kommunikatio-  
nerna på järnvägs-  
sträckan Ljus-  
dal–Hudiksvall*

MARIANNE KARLSSON (c):

Herr talman! Jag ber återigen att få tacka kommunikationsministern för hans besked. Det kommer att lugna många i min hemtrakt, som tycker att det varit mycket obehagligt med de obehagade järnvägsövergångarna.

Överläggningen var härmed slutad.

**§ 8 Om åtgärder för att säkerställa kommunikationerna på järnvägssträckan Ljusdal–Hudiksvall**

Kommunikationsministern BO TURESSON erhöll ordet för att besvara *Birger Olssons* (c) den 16 december anmälda fråga, 1977/78:221, och anförde:

Herr talman! Enligt underhandsmeddelanden överväger SJ att vid tidtabelleändring våren 1978 på bandelen Ljusdal–Hudiksvall dra in dels all vagnslasttrafik, dels en motorvagnsförbindelse för persontrafik. *Birger Olsson* har med hänvisning härtill frågat mig vilka åtgärder jag avser att vidtaga för att säkerställa kommunikationerna på ifrågakvarande järnvägslinje.

Vad först gäller vagnslasttrafiken innebär SJ:s preliminära beslut att denna läggs ner helt vid stationerna i Delsbo och Fredriksfors samt begränsas till viss kund i Näsviken. SJ:s beslut har överklagats av Hudiksvalls kommun i den ordning som gäller för handläggning av ärenden om nedläggning av icke lönsamma järnvägsstationer. Beredning av ärendet pågår i kommunikationsdepartementet. Avgivna remissyttranden är f. n. ute hos kommunen för yttrande. I detta läge är jag inte beredd att göra närmare uttalanden i frågan.

Vad sedan gäller persontrafiken på järnvägslinjen så pågår f. n. inom SJ arbete med utformning av nya tågtidtabeller från den 28 maj 1978. Arbetet härmed är ännu inte avslutat. Jag är därför inte heller i denna fråga beredd att göra närmare uttalanden.

JOHAN OLSSON (c):

Herr talman! Då *Birger Olssons* uppdrag som ersättare i kammaren för *Gunnar Björk* i Gävle nu har upphört, får jag i hans ställe ta emot svaret. Jag vill uttala mitt tack för det svar som kommunikationsministern har lämnat.

Som framgår av de många frågorna till kommunikationsministern i dag och under hösten 1977 har man många problem ute bygderna just nu med anknytning till SJ. Jag anser att det som håller på att ske verkligen fordrar regeringens uppmärksamhet, och detta skeende bör bedömas från mera långsiktig synpunkt och i ett samhällsekoniskt perspektiv.

Bakgrunden till *Birger Olssons* fråga är att SJ beslutat att dra in vagnslasttrafiken på bandelen Ljusdal–Hudiksvall samt ett av de fyra dagliga motorvagnsparen, nämligen det första på morgonen. Konsekvenserna av

detta beslut är många och påtagliga. Det blir sämre förbindelser mellan Ljusdal och Hudiksvall. Ljusdal är beroende av Hudiksvall bl. a. för viss central service, t. ex. sjukhus. Det blir vidare svårare att besöka det större av dessa centra över dagen. Det blir också sämre förbindelser med fjärrtrafiken mot Stockholm och mot Sundsvall för människor som bor utefter denna linje.

Vad gäller godstrafiken ter det sig ganska ödesdigert när man ser hur beroende en del företag i Delsboområdet ändå är av SJ:s vagnslasttrafik. Ändringen kommer även att påverka vagnslasttrafik från Ljusdal till Hudiksvalls hamn där avlastning sker av varor som skall gå med båt.

Man ifrågasätter på orten det riktiga i att göra dessa indragningar. En viss vagnslasttrafik skall ändå bibehållas för ett speciellt företag i Näsvisen. Man undrar därför om det är riktigt och lönsamt att i övrigt dra in den allmänna trafiken. I synnerhet för Delsbo kommer det att bli stora nackdelar.

Jag tycker att man skall se denna fråga i stort. Jag måste liksom många andra här befara att SJ:s beslut innebär en risk för hela bandelens framtid. Börjar man ta den ena biten först och den andra sedan, kommer man i ett läge där det är helt omöjligt att fortsätta trafiken.

Kommunen har överklagat beslutet och länsstyrelsen har i sitt yttrande instämt i de synpunkter som kommunen har framfört, nämligen att man bör fortsätta med ifrågavarande trafik.

Jag vet att kommunen har uppvaktat kommunikationsministern tidigare, och kommunikationsministern har då sagt att han vore beredd att fara till Ljusdalsområdet och Hudiksvallsområdet och studera dessa frågor. Det är en hel rad frågor som är ackumulerade här som berör SJ. Eftersom kommunikationsministern inte i svaret i dag kan ge några löften, vill jag uttala förhoppningen att han är beredd att komma upp. Det kanske inte blir en lika trevlig färd som en kanottur på Dalslands kanal, som Olle Eriksson nyss inbjöd till, men den kanske blir nyttig och lärorik för både kommunikationsministern och människorna i området.

Överläggningen var härmed slutad.

## § 9 Om persontrafiken på järnvägslinjen Borås–Göteborg

Kommunikationsministern BO TURESSON erhöll ordet för att besvara *Hans Nyhages* (m) den 10 januari anmälda fråga, 1977/78:226, och anförde:

Herr talman! Enligt Hans Nyhage innebär det förslag till tidtabell för linjen Borås–Göteborg som statens järnvägar presenterat mycket allvarliga försämringar för de många människor som dagligen reser med tåg till och från sina arbeten inom Borås- och Göteborgsregionerna. Även skolresande elever kommer att drabbas om förslaget förverkligas. Med hänvisning härtill har han frågat mig om jag är villig medverka till att de av SJ föreslagna försämringarna av tågtrafiken på den ifrågavarande linjen ej förverkligas.

*Om persontrafiken  
på järnvägslinjen  
Borås-Göteborg*

Som jag alldeles nyss framhöll i mitt svar på Birger Olssons fråga pågår inom SJ f. n. arbete med utformning av nya tågtidtabeller från den 28 maj 1978. Linjen Borås-Göteborg berörs av detta arbete. Tidtabellsarbetet är ännu inte avslutat. Jag är därför inte heller i denna fråga beredd att göra närmare uttalanden.

HANS NYHAGE (m):

Herr talman! Jag ber att få tacka för svaret. Enligt uppgifter som jag har fått skall remissvar i detta ärende ha inkommit till kommunikationsdepartementet senast den 23 januari. Jag vore tacksam få veta om detta är riktigt eller felaktigt. Är uppgiften riktig är det väl nu som man skall framföra sina synpunkter. Efter den 23 januari skall ju förslaget fastställas, och sedan har vi såvitt jag förstår inga möjligheter att påverka frågans behandling. Jag vill alltså ta detta som bakgrund till att jag ställer frågan för att vara ute i tid med att försöka påverka förhållandena.

Jag vet inte hur jag skall tolka kommunikationsministerns svar. Jag ställde en principfråga, om kommunikationsministern skulle vilja medverka till att försämringar inte genomfördes. Det vore tacknämligt att få besked om kommunikationsministerns principiella inställning och om kommunikationsministern vill vara vänlig medverka till att försämringar inte inträffar.

Frågan är föranledd av det gamla vanliga, för vilken gång i ordningen vet jag inte, nämligen att SJ aviserar förslag som klart försämrar reseomöjligheterna för ett betydande antal människor. Min fråga gäller linjen Borås-Göteborg, men jag kunde på samma grunder precis lika gärna ha tagit någon annan linje, t. ex. Borås-Varberg inom Sjuhäradsbygden.

Det är helt naturligt att de som direkt berörs av försämringen reagerar och framför protester. Man undrar med all rätt vilka djupsinniga tankar som ligger bakom förslag att försämma anpassningen till anställdas arbetstider och skolevers lästider.

Det kan ju ändå inte vara obekant för de ansvariga inom statens järnvägar vilka tider som normalt gäller för det stora antalet arbetstagare och för våra skolelever.

Vi har i Boråsregionen ett betydande antal människor som pendlar mellan denna region och Göteborgsregionen. Åtskilliga av dem är helt enkelt tvingade därtill med hänsyn till sysselsättningssituationen i Boråsområdet, vilket som bekant har drabbats mycket hårt av den rådande sysselsättningssituationen. Borde det inte räcka med de bekymmer som ligger i att de inte kan få arbete på hemmaplan, utan att SJ därtill på till synes ej särskilt tungt vägande skäl ytterligare skall fylla på deras bekymmer genom att försvära eller närmast omöjliggöra reseomöjligheterna för dem?

Och vad är det för reell service SJ ger de industrianställda som bor i Borås men som arbetar i Göteborg genom att t. ex. erbjuda dem en buss med avgångstid kl. 4.45, dvs. på tok för tidigt, eller ett tåg med avgångstid kl. 6.30, dvs. för sent för många? Så är det alltså enligt förslaget. Vad är det för reell mening med en avgångstid från Göteborg kl. 16.50, dvs. för tidigt för många

industrianställda, eller kl. 17.45, innebärande avsevärda väntetider för samma människor? Skulle det verkligen inte vara möjligt att anpassa tiderna något litet bättre till de reella arbets- och skoltider som gäller? Vad är det för mening med att underlåta att låta såväl buss som tåg stanna vid ett stort antal stationer, därtill många i rad, och därigenom omöjliggöra för ett betydande antal människor att utnyttja kollektivtrafiken? Också det är en konsekvens av det nya förslaget.

Ett betydande antal skolelever från det berörda området går i gymnasieskola i Göteborg. De får nu avsevärt förlängda väntetider – från som tidigare i genomsnitt närmare tre timmar per vecka upp till nio timmar, med en sammanlagd res- och väntetid av 20 timmar per vecka, alltså två och en halv arbetsdag! Anser inte kommunikationsministern att det finns skäl för att uttrycka en mening om att resmöjligheterna inte bör få försämrats på det här sättet?

Kommunikationsministern BO TURESSON:

Herr talman! Jag vill helt lugnt och stilla konstatera att den långa rad av frågor och svar som Hans Nyhage i ett något affekterat tonläge framförde inte bör ställas till mig utan till SJ. Jag gör inte upp några tidtabeller åt SJ. Jag har inte tagit del av de nya tidtabellerna – som ännu inte är fastställda. Det är naturligtvis på SJ-planen som frågor av den här arten bör tas upp på detta stadium. När SJ väl har fastställt tidtabellerna kan de möjligen komma under regeringens behandling i fall av besvär.

Det är riktigt att det föreligger besvär f. n., men det är några kommuner som har besvärat sig, och inte över några tidtabellsförslag, utan över preliminära förslag till beslut om indragning av järnvägsstationer. De ärendena är nu ute på remiss och återkommer i slutet på denna månad till departementet. Därefter kommer regeringen att ta ställning till förslagen.

Hans Nyhages fråga är ju mycket generellt formulerad. Den innebär att han frågar mig om jag vill medverka till att de av SJ föreslagna försämringarna av tågtrafiken på den ifrågavarande linjen ej förverkligas. Det är en fråga som jag inte kan svara på för dagen. Vi måste först se vilka förslag som kommer att framställas. Jag har naturligtvis inte alls någonting emot att frågan ställs, och jag håller också med Hans Nyhage om att ifall man skall påverka ett ärendes handläggning är det bra att vara ute i god tid, men allra bäst är det naturligtvis då om man i första hand för förhandlingarna direkt och ställer frågorna och kraven till SJ.

HANS NYHAGE (m):

Herr talman! Jag beklagar om mitt argumenteringssätt låter affekterat – det var verkligen inte min avsikt, och jag har heller ingen anledning att vara affekterad, framför allt inte mot kommunikationsministern. Jag beklagar alltså om mitt argumenteringssätt uppfattas så.

Men jag fick inget svar på min direkta fråga, om det är så, att synpunkter skall ha inkommit till kommunikationsdepartementet senast den 23 januari. Om det är på det sättet, menar jag att kommunikationsministern ändå måste

Torsdagen den  
12 januari 1978

---

*Om malmexporten  
över Luleå hamn*

vara den som man i detta läge skall vända sig till, och det är därför som jag har gjort det.

Det är så dags att agera när tidtabellen är fastställd! Det är väl innan den fastställs som vi har möjlighet att påverka den, och det är det jag försöker göra nu. Förslaget föreligger ju – det är ingen hemlighet, eftersom det är en offentlig handling. Av förslaget – det kan var och en konstatera som vill titta på det – framgår att det blir klara försämringar för ett betydande antal människor i Boråsregionen. Det gäller alltså anställda, och det gäller skolelever.

Jag kan inte förstå annat än att konsekvensen blir att man tvingas använda andra kommunikationsmedel, t. ex. egen bil, enskilt eller i samåkning. Befrämjar detta verkligen resefrekvensen på statens järnvägar? Blir det inte precis tvärtom så att den minskar? Och så tar man återigen detta till intäkt för att göra ytterligare indragningar och ytterligare försämringar. Borde man inte försöka angripa problemet på precis motsatt sätt – se vad man kan göra för att öka resandefrekvensen i stället för att minska den?

Kommunikationsministern **BO TURESSON**:

Herr talman! Som jag nämnde i min replik är den tidpunkt Hans Nyhage talar om – den 23 januari – den sista dag då de kommuner som har besvärat sig över järnvägsstationsindragningar har att inkomma till kommunikationsdepartementet med remissyttranden. Det har ingenting med tidtabellen att göra. Tidtabellsförslaget har ju delgivits kommunerna, men det behandlas inte i samma ordning och efter samma metod som indragning av järnvägsstationer.

Såvitt jag har mig bekant har SJ:s ledning för avsikt att någon gång i februari månad fastställa de tidtabellsförslag som då föreligger. Därefter kan de naturligtvis möjligen genom besvär över sådana beslut bringas till regeringens prövning.

Överläggningen var härmed slutad.

## **§ 10 Om malmexporten över Luleå hamn**

Kommunikationsministern **BO TURESSON** erhöll ordet för att besvara *Sten-Ove Sundströms* (s) den 17 december anmälda fråga, 1977/78:224, och anförde:

Herr talman! Sten-Ove Sundström har frågat mig när jag avser vidta de åtgärder som skapar konkurrenskraftiga fraktpriser på malmbanan och säkrar malmexporten över Luleå hamn.

När det gäller den första delen av frågan vill jag upprepa vad jag tidigare har svarat Sten-Ove Sundström på en i det närmaste likalydande fråga.

Fraktpriserna på malmbanan regleras i ett avtal mellan SJ och LKAB. Regeringen har inte för avsikt att gripa in i detta avtal. Regeringen kommer däremot att pröva frågan om bidrag till LKAB och eventuellt andra företag

inom Statsföretagsgruppen för att mildra effekterna av den djupa och långvariga lågkonjunkturen.

När det gäller malmtransporterna till Luleå vill jag säga att den s. k. malmbaneutredningen, som LKAB nyligen avslutat, visar att fraktkostnaderna inte har någon avgörande betydelse vid valet av utskeppningshamn. Däremot visar utredningen att Narvik har vissa marknadsmässiga fördelar framför Luleå. Utredningen slår dock fast att Luleå skall behållas som utskeppningshamn för de kunder som vill hämta sin malm där.

Nr 59

Torsdagen den  
12 januari 1978

---

*Om malmexporten  
över Luleå hamn*

STEN-OVE SUNDSTRÖM (s):

Herr talman! Jag tackar kommunikationsministern för svaret på min fråga.

I början av november månad 1977 ställde jag en liknande fråga om åtgärder för konkurrenskraftiga fraktpriser på malmbanan för att bl. a. klara malmexporten över Luleå hamn. Vid det tillfället pekade jag på att det behövs snabba åtgärder från regeringens sida för att de anställda längs malmbanan och vid malmhamnen i Luleå inte skulle känna sin anställningstrygghet hotad. Statsrådet Turesson delade min uppfattning på den punkten. Men därefter vidtogs inga åtgärder för att komma till rätta med problemet.

Resultatet av denna politiska passivitet kan vi nu se i Norrbotten, där NJA valt att frakta 20 000 ton malm från Kiruna till Luleå med lastbil. Dessa transporter tar fyra månader på is- och snöbelagda vintervägar med allt vad det innebär i form av olycksrisker i trafiken. Företaget tjänar ca 200 000 kr. jämfört med kostnaderna för tågtransport via malmbanan. Om man valt att frakta malmen med SJ hade dessa malmtransporter klarats av på ungefär ett dygn.

Samtidigt som detta sker – vilket ju är ett exempel på trafikpolitiskt vansinne – så ställer SJ undan ca 1 500 malmvagnar därför att man inte har några frakter på södra omloppet. Det är mycket osäkert när man kan starta trafiken igen.

Enligt vissa tidningsuppgifter utesluter inte NJA att företaget även i framtiden kommer att använda sig av landsvägstransporter. Det är sannerligen inte att undra över att de anställda vid SJ och LKAB känner sig oroade för att de inte skall få behålla sina jobb i framtiden.

Av kommunikationsministerns svar framgår att regeringen kommer att pröva frågan om bidrag till NJA. Det framgår också av svaret att den s. k. malmbaneutredningen, som LKAB nyligen avslutat, visar att fraktkostnaderna inte har någon avgörande betydelse vid valet av utskeppningshamn. Men det exempel som jag redovisat klargör ju att eftersom NJA fraktar sin malm via lastbil på ungefär samma sträcka måste just malmfraktpriserna på den här banan vara av avgörande betydelse.

Jag tycker att det är synnerligen märkligt att man trots det som skett inte har vidtagit några åtgärder och måste därför få ställa en följdfråga: När kommer regeringen att pröva frågan om bidrag till LKAB då det gäller det södra omloppet?

Torsdagen den  
12 januari 1978

*Om malmexporten  
över Luleå hamn*

Kommunikationsministern BO TURESSON:

Herr talman! För att ta den sista frågan först kan jag säga att regeringen just i dessa dagar håller på att överväga frågan om bidrag till vissa Statsförtagsenheter, bl. a. NJA, som Sten-Ove Sundström efterlyst och som jag talade om i mitt svar till Sten-Ove Sundström i höstas.

När det gäller de transporter av 20 000 eller 10 000 ton malm – båda uppgifterna förekommer – från Kiruna till Luleå som nu skall ske med lastbil efter NJA:s eget fria val vill jag gärna hålla med om att det ter sig rätt märkligt. Att malmtransporterna på södra omloppet av malmbanan temporärt har upphört beror, enligt uppgifter som jag fått, på att LKAB:s lager i Luleå är fyllda och att man inte kan frakta dit mera malm förrän man sålt ut en del av de lagren. Sedan kom NJA på att man behövde ytterligare 10 000 eller 20 000 ton malm av en speciell kvalitet i Luleå, och då skall man använda sig av lastbilstransporter.

Jag föreställer mig att det lägre pris jämfört med SJ-transport som detta transportsätt betingar möjligen kan ha sin förklaring i att det, som vi alla vet, finns ett stort överskott av lastbilar i Norrbotten f. n. För att hålla dem sysselsatta har man kanske offererat ett lägre pris. Men jag medger att det är en ganska konstig situation att hålla på i flera månader med sex bilar för att frakta ner till Luleå en malmkvantitet som man eljest skulle ha kunnat transportera per järnväg på ett par dagar.

STEN-OVE SUNDSTRÖM (s):

Herr talman! NJA börjar naturligtvis inte att frakta 20 000 ton malm från Kiruna till Luleå på landsväg med hjälp av lastbilar med långa släp på grund av att man vill hålla åkeriägarna med arbete. Man gör det för att tjäna just den summa som jag nämnde, 200 000 kr. Då skall man komma ihåg att 20 000 ton är en rätt begränsad kvantitet jämfört med vad NJA i vanliga fall brukar behöva.

Vi kan här spåra en utveckling som är väldigt otrevlig från trafikpolitisk synpunkt. Jag finner det synnerligen märkligt, inte minst med tanke på de uttalanden kommunikationsministern gjort i Norrbottenspressen, att man inte kommit längre i strävan att göra något verkligt åt det här. Det är inte bara att registrera otrevligheterna – man måste också regera när man sitter i ansvarig ställning.

När vi fick budgeten häromdagen slog det mig plötsligt, då jag läste första sidan i den bilaga som rör kommunikationsdepartementet, att det där står väldigt vackra ord. Bl. a. heter det: "De trafikpolitiska åtgärderna måste därför anpassas så att de harmonierar med t. ex. närings- och sysselsättningspolitiken, regionalpolitiken, miljöpolitiken och energipolitiken." Just det här sättet att transportera dylikt gods slår mot alla de punkterna. Jag tycker därför att det är märkligt att man inte verkligen går in och tar itu ordentligt med problemet utan bara passivt avvaktar. Det kan ytterst resultera i att man tvingas lägga ned exporten över det södra omloppet.

Kommunikationsministern BO TURESSON:

Herr talman! Det finns inga sådana risker. Den lilla malmkvantitet det nu är fråga om är en bråkdel av de miljontals ton malm som normalt fraktas på södra omloppet. Det kan aldrig bli tal om – när den här trafiken kommer i gång igen – att utföra transporter på landsväg.

Jag sade inte att NJA hade använt lastbil för att glädja några åkeriägare i Norrbotten. Jag sade att dessa på grund av situationen där, med det stora överskottet på lastbilar, troligen har kunnat offerera ett lägre pris än järnvägen för att över huvud taget hålla sin transportapparat i gång.

STEN-OVE SUNDSTRÖM (s):

Herr talman! Det är visserligen en relativt liten malmkvantitet det är fråga om, 20 000 ton, men det tar i varje fall för de här sex lastbilarna i skytteltrafik fyra månader att frakta den kvantiteten. Inte minst ur trafikpolitisk synpunkt men även ur miljösynpunkt osv. är det viktigt att man ger sig in i själva kärnan av problemet.

Detta är inte nytt på något sätt. Jag tycker därför att det är märkligt att inget görs, bl. a. mot bakgrund av vad man kunnat läsa i intervjuer med statsrådet i Norrbottenspressen. I samband med att de här lastbilstransporterna startade talade statsrådet i en intervju om att han efter helgen, när medarbetarna kom tillbaka, skulle försöka göra någonting åt det hela – åtminstone författa en PM e. d. Av svaret och de synpunkter statsrådet lagt fram här att döma kommer han definitivt inte att göra någonting utan bara avvakta de eventuella allmänna stödåtgärder som LKAB kan vidta.

Överläggningen var härmed slutad.

## § 11 Om järnvägsnätet i Kalmar län

Kommunikationsministern BO TURESSON erhöll ordet för att besvara *Birger Rosqvists* (s) den 17 december anmälda fråga, 1977/78:225, och anförde:

Herr talman! Birger Rosqvist har, mot bakgrund av pågående breddningsarbete på järnvägen mellan Sandbäckshult och Berga, ställt följande fråga till mig: Är kommunikationsministern beredd att medverka till att riksdagens beslut om ett sammanhängande järnvägsnät i denna del av Kalmar län också blir ett tillfredsställande, fungerande järnvägsnät?

Jag hade kunnat svara ett enkelt ja på frågan: Givetvis skall vi ha ett fungerande järnvägsnät. Jag vill emellertid komplettera med följande upplysning.

Som ett led i pågående rationaliseringssträvanden undersöker man f. n. inom SJ möjligheterna att på olika stationer – däribland Berga – komplettera säkerhetsanordningarna så att tågexpedieringen i ökad utsträckning kan klaras utan särskild stationspersonal. Om det nu skulle visa sig lämpligt att företa en sådan säkerhetsteknisk komplettering på Berga station, så förändras

inte möjligheterna att trafikera stationen och att där t. ex. utväxla godsvagnar mellan linjen Nässjö–Oskarshamn och spåret mot Kalmar.

**BIRGER ROSOVIST (s):**

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

Anledningen till att jag tagit upp frågan är farhågor hos den personal som finns efter den här bansträckan och som tvivlar på att de aktuella järnvägsdelarna kommer att fungera tillfredsställande, om de planer som aviserats träder i kraft. Om en station görs obebaktad innebär det att stationens signalanläggning låses på det sättet att personal på platsen inte kan rubba något, t. ex. växlar. Enda möjligheten är att en angränsande station skickar med en växelnyckel som sedan fortast möjligt skall återgå till utlämningsstationen. Stationen blir då vad vi i dagligt tal kallar en hållplats.

Genom det arbete som pågår med breddning av en tidigare smalspårig järnväg, som kommer att få en sammanbindning med en bredspårig järnväg, blir Berga station nu en s. k. grenstation.

Kommunikationsministern upplyser i svaret om att man håller på att komplettera säkerhetsanordningarna, vilket innebär att man skall kunna dra in personal. Jag vill då fråga: Är det någon form av fjärrblockering man är ute efter? Jag har svårt att tänka mig att det är det som är på gång.

Jag undrar hur personalen skall reagera när den får höra att man, om det visar sig lämpligt, skall företa en säkerhetsteknisk komplettering som innebär att man drar in personal! Tänk om sådana funderingar gjordes när det gäller t. ex. kommunikationsministern eller mig! Tänk om man betraktade det som en säkerhetsteknisk komplettering att dra in våra jobb! – Det senaste var mera skämtsamt.

Regeringen har beslutat att Högsby kommun, i vilken Berga ligger, skall tillhöra den s. k. grå zonen. I och med det har regeringen förklarat sin vilja att regionalpolitiskt prioritera kommunen. Men är detta ett exempel på det, så inger det farhågor för framtiden. Man medverkar alltså till att personal dras in vid en järnvägsstation som inte är utsatt för någon minskning av trafik – trafiken kommer otvivelaktigt att öka när stationen blir den grenstation som man längs den här järnvägslinjen längtat efter i många år.

Jag vill komplettera med en fråga till kommunikationsministern: Vem är det som avgör om det är lämpligt att dra in personal?

Jag är väl medveten om SJ:s iver att dra in på olika håll och kanter. Om det är SJ som beslutar, torde saken redan nu vara avgjord. Men kommunikationsministern kanske har några synpunkter att komplettera med.

**Kommunikationsministern BO TURESSON:**

Herr talman! Jag sade i mitt svar att man f. n. inom SJ undersöker möjligheterna att bl. a. på Berga station komplettera säkerhetsanordningarna så att tågexpedieringen i ökad utsträckning kan klaras utan särskild stationspersonal. Det har alltså ännu inte fattats något beslut om det.

Enligt uppgift som jag fick alldeles nyss från SJ är någon avbemannning av Berga station f. n. inte aktuell. Det finns alltså inga bestämda planer på det.

Jag är inte säker på om Birger Rosqvist har klart för sig definitionerna på obemannad resp. obevakad station. En obemannad station är en station där det inte finns någon personal. Termen obevakad station däremot är ett säkerhetsmässigt begrepp. Det innebär att tågen expedieras utan att stationär personal behöver vara närvarande för själva tågexpeditionen. Men det hindrar inte att det finns stationär personal i tjänst på stationen för att sälja biljetter samt sköta godsexpediering, växling av vagnar och sådant.

**BIRGER ROSQVIST (s):**

Herr talman! Jag är medveten om att obevakade och obemannade stationer inte är samma sak. Men gör man en station obevakad innebär även det att uppgifterna för personalen på platsen minskar och att personalstyrkan antingen på sikt eller omgående dras ner.

Kommunikationsministern säger att planerna på att göra denna station obevakad inte är definitiva och att SJ ännu inte har fattat något beslut. Då vill jag hemställa till kommunikationsministern att man på departementet har denna fråga under observation. Som framgått av andra svar här i dag och som vi erfarit under tidigare debatter har SJ visat stor iver att rationalisera och dra in personal. Det torde vara överflödigt att dra in personal ett år innan breddningen blir klar. När trafiken ändå är avsedd att öka borde man, även om det blir mindre arbetsuppgifter under några månader, kunna ha kvar den personal som finns och därmed bevara Berga station som en bevakad station.

Överläggningen var härmed slutad.

## § 12 Om civil flygförarutbildning vid F 5

Kommunikationsministern **BO TURESSON** erhöll ordet för att besvara *Karl Erik Olssons* (c) den 30 november anmälda interpellation, 1977/78:83, och anförde:

Herr talman! Karl Erik Olsson har frågat vilka åtgärder jag avser vidta för att utbildningsresurserna vid F 5 skall utnyttjas för civil flygförarutbildning och på så sätt bespara samhället betydande kostnader.

Chefen för flygvapnet har i sin programplan konstaterat att förtidsavgången av flygförare från flygvapnet har blivit ett alltmer akut problem. Flygbolagen, SAS och Linjeflyg, har vidare presenterat så stora rekryteringsbehov att krigsdivisionernas beredskap, krigsduglighet och tjänstbarhet enligt chefen för flygvapnet blir helt oacceptabla om rekryteringen även i fortsättningen huvudsakligen sker från flygvapnet. Den nyligen inrättade reservofficersutbildningen av flygförare, som också är anpassad till civila ändamål, kan minska förtidsavgången bland aktiva flygförare. Chefen för flygvapnet anser att de civila flygbolagens pilotbehov är en fråga som kräver snabb behandling inom den civila sektorn av samhället.

De redovisade konsekvenserna av förtidsavgången inger enligt chefen för

*Om civil flygförar-  
utbildning vid F 5*

försvarsdepartementet oro. Frågan om rekrytering av flygförare övervägs f. n. inom flygbolagen. För SAS del är rekryteringsfrågan naturligen en skandinavisk fråga. Den nyligen påbörjade reservofficersutbildningen av flygförare kan endast till mycket liten del tillgodose flygbolagens pilotbehov. Mot denna bakgrund övervägs f. n. inom försvars- och kommunikationsdepartementen hur såväl flygvapnets som flygbolagens behov av flygförare skall kunna tillgodoses. Detta redovisas under fjärde huvudtiteln i årets budgetproposition. Med hänsyn härtill är jag inte nu beredd att närmare uttala mig om möjligheterna att utnyttja utbildningsresurserna vid F 5 för civil flygförarutbildning.

KARL ERIK OLSSON (c):

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

Den civila luftfarten har alltsedan andra världskriget rekryterat sina piloter bland flygförare som har utbildats och tjänstgjort vid flygvapnet. Denna rekrytering var under lång tid naturlig och ändamålsenlig även för flygvapnet.

Fördelarna med detta system har emellertid vänts till kostnadskrävande nackdelar, främst genom ändrade anställningsformer för flygvapnets piloter och ökande kostnader för komplicerade flygsystem. Flygvapnet vill behålla sina till stora kostnader utbildade krigsflygplanspiloter längre, samtidigt som flygbolagen vill rekrytera sina aspiranter tidigare.

Med en rekryteringsbas under 1940- och 1950-talen på mellan 100 och 200 årligen grundutbildade flygförare innebar SAS och Linjeflygs förarrekrutering i stort sett inga problem för flygvapnet. I dag är förhållandet ett helt annat: 25–35 förare per årskull är ett alldeles för litet rekryteringsunderlag för de civila bolagen samtidigt som det är ett pressat minimum för flygvapnet.

Det är nödvändigt att vidta snabba åtgärder för att förändra denna situation, om det civila behovet skall tillgodoses och om flygvapnet samtidigt skall kunna behålla sina förutsättningar att lösa ålagda uppgifter. Av kommunikationsministerns svar förstår jag att han delar denna uppfattning, som även uttalas av chefen för flygvapnet. Jag noterar också med tillfredsställelse att man f. n. diskuterar dessa frågor inom försvars- och kommunikationsdepartementen. I budgetpropositionen anføres även att chefen för flygvapnet har en positiv inställning till att medverka med militära resurser för att åstadkomma lösningar. Att försvaret i sådana sammanhang kompenseras för ökade kostnader är naturligt.

F 5 i Ljungbyhed har i dag en utbildningsorganisation som skulle kunna täcka in största delen av grundutbildningen av civila piloter. Dessutom har F 5 en lärarkår som med en begränsad vidareutbildning skulle vara väl lämpad att handha denna utbildning.

F. n. finns en viss överkapacitet vid F 5. Sysselsättningsläget för flyglärare i det övre åldersskiktet är problematiskt. Den övre åldersgränsen, 45 år, skulle kunna höjas betydligt på grund av att den civila flygutbildningen är mindre fysiskt påfrestande än den militära.

I nuvarande läge ter det sig därför onödigt att bygga upp en särskild civil flygskola för utbildning av piloter för de kommersiella flygbolagen. Vid F 5 finns i dag så gott som allt som erfordras för att genomföra en flygutbildning som skulle tillfredsställa både ett militärt och ett kommersiellt behov.

Kommunikationsministern vill i dag med anledning av de överväganden som pågår på departementsnivå inte uttala sig om möjligheterna att utnyttja utbildningsresurserna vid F 5, och detta måste jag väl ha en viss förståelse för.

I sammanhang med budgetpropositionen framhålls ständigt nödvändigheten av restriktivitet och återhållsamhet i ekonomiskt avseende. I vårt samhällsekonomiska läge är detta odiskutabelt. Mot denna bakgrund ter det sig om möjligt viktigare än någonsin att optimalt utnyttja befintliga resurser även för att tillgodose de nya behov som uppkommer. Behovet av en snabb lösning av den civila flygförarutbildningen är vi tydligen också överens om.

Även om kommunikationsministern nu inte vill uttala sig om möjligheterna att utnyttja F 5 för civil flygutbildning vill jag fråga kommunikationsministern om inte de befintliga resurserna vid F 5 måste vägas in som en tung och betydelsefull del i de överväganden som görs inom departementen.

BERNT EKINGE (fp):

Herr talman! Jag har väl en viss förståelse för att kommunikationsministern i dag inte kan ge så mycket mera i sitt svar än vad han gjort.

Kommunikationsministern konstaterar i svaret att frågan är föremål för överväganden inom försvars- och kommunikationsdepartementen. I en motion som väcktes i början av förra året hemställde jag att riksdagen hos regeringen skulle begära en utredning om civil trafikflygarutbildning. Trafikutskottet anförde i sitt betänkande 1976/77:12 att utskottet fann det i motionen aktualiserade spörsmålet angeläget och att frågan enligt vad utskottet erfarit var föremål för överväganden inom regeringens kansli. Detta sade alltså trafikutskottet för snart ett år sedan. Sedan dess har det tydligen inte skett så mycket mera. Det kan vara förståeligt. Detta är en komplicerad fråga. Flera departement är inblandade osv.

Nu säger kommunikationsministern att frågan kommenteras något under fjärde huvudtiteln i årets budgetproposition. Jag hade personligen gärna sett att frågan även hade kommenterats i kommunikationsdepartementets del av budgetpropositionen. Jag sökte efter en sådan kommentar, men förgäves.

När luftfartsverket i december 1976 avgav ett remissyttrande över chefens för flygvapnet skrivelse till regeringen framhöll man att orsaken till att man alltsedan andra världskriget huvudsakligen rekryterat sina piloter från flygvapnet var att man saknade en civil trafikflygarutbildning som kunde förse marknaden med ett tillräckligt antal välutbildade och för sina arbetsuppgifter lämpliga piloter. Det är naturligtvis ett riktigt och självklart konstaterande.

Luftfartsverket säger vidare i denna remisskrivelse att den enda fast

*Om civil flygförar-  
utbildning vid F 5*

Torsdagen den  
12 januari 1978

---

*Om civil flygförar-  
utbildning vid F 5*

organiserade flygskola för utbildning av trafikflygare helt från grunden som funnits i vårt land är Svenska luftfartsskolan, vilken stått under tillsyn av skolöverstyrelsen och luftfartsverket.

Skolan bedrev sin verksamhet under åren 1969–1976 och hade sitt administrativa centrum i Nyköping. Den teoretiska utbildningen gavs dels i Nyköping, dels i Stockholm, och dels vid Den Danske Luftfartsskole i Köpenhamn.

I detta sammanhang skall man väl också peka på – vilket gjorts både i frågan och i svaret – att det finns beröringspunkter mellan den civila och den militära utbildningen på detta område. Däremot kan man ställa sig utomordentligt tveksam – jag förstår att det är den tveksamheten som i dag råder – till det rimliga i att kombinera militär utbildning inom flygvapnet med civil flygförarutbildning. Någon har sagt att utbildning inom flygvapnet för civil luftfart är ungefär detsamma som att på Formel 1-bilar utbilda en människa som skall bli busschaufför. Var och en förstår att det inte kan vara något lämpligt arrangemang. När det gäller flygvapnets behov av stridsflygare kan det naturligtvis råda tvivel om det rimliga i att kombinera denna stridsflygarutbildning med utbildning för civilt bruk.

Man kan också peka på förbindelsen med den utbildning som sker vid artilleriflygskolan. En sådan utbildning ges i Nyköping i samarbete mellan ett civilt företag, Nyge-Aero, och artilleriet genom ett särskilt avtal.

Även om vi skulle få en civil trafikflygarutbildning, blir den i början naturligtvis av ganska begränsad omfattning. Då kan det vara rimligt att koordinera den dels med den verksamhet som bedrivs inom svenska luftfartsskolan, dels med den verksamhet som sker inom artilleriflyget, Art Flyg S. Den utbildning som sker för arméns räkning är enligt de bedömare som kan detta bättre än jag mer lämpad för civila flygare än vad utbildningen av stridsflygare är.

Jag har, herr talman, i egenskap av ordförande i en arbetsgrupp som arbetsmarknadsdepartementet har tillsatt för bevakning av de här frågorna i Nyköping, i en skrivelse till kommunikationsministern på arbetsgruppens vägnar framhållit dessa synpunkter. Vi har i skrivelsen uttalat förhoppningen att kommunikationsministern skall finna anledning att tillsätta en särskild utredning i denna fråga. Vi har också förklarat att det är angeläget att en sådan utredning kan arbeta så snabbt som möjligt. Jag skulle gärna vilja veta hur kommunikationsministern ser på möjligheten att tillsätta en sådan utredning samt hans uppfattning om tidsaspekten. Vi är alla medvetna om att detta är en viktig och angelägen fråga.

Jag har bara velat foga dessa synpunkter till debatten. Jag vore tacksam om kommunikationsministern ville ge några synpunkter på hur det kommande arbetet skall utvecklas.

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

Torsdagen den  
12 januari 1978

---

*Om civil flygförar-  
utbildning vid F 5*

ERIC HÄGELMARK (fp):

Herr talman! I sitt svar till Karl Erik Olsson hänvisar kommunikationsministern till de överväganden som f. n. görs i försvars- och kommunikationsdepartementen. Chefen för flygvapnet anser att det krävs en snabb behandling inom den civila sektorn för att man skall kunna tillgodose flygbolagens behov.

Det tar litet tid att utbilda piloter, och därför vill jag ställa några frågor till kommunikationsministern. Jag skall inte vara riktigt så snäll som Bernt Ekinge och Karl Erik Olsson har varit tidigare.

Jag vill fråga: Hur långt har man kommit i sina överväganden? Vad är det man överväger? Skall flygvapnet hjälpa till med utbildningen och ställa sina resurser till förfogande, skall en ny flygskola etableras eller skall man utveckla de små resurser som finns och som Bernt Ekinge nyss försökte redogöra för? Han talade om Nyge-Aero.

Det råder väl knappast något tvivel om att det mest ekonomiska och rationella och det snabbaste sättet att tillgodose såväl flygvapnets som de civila bolagens flygförarbehov måste vara att nyttja hela den utbildningskapacitet som finns vid F 5. Där finns i dag en väl fungerande flygskola med stödfunktioner, med personal, med flygplan och utbildningsmateriel och med lokaler. Dessutom har Klippans kommun satsat mycket på samhället Ljungbyhed i fråga om bostäder och annan samhällsservice. All verksamhet i Ljungbyhed kretsar kring F 5. Detta har också sin betydelse när man vill ha en samlad bild av resursläget för ifrågavarande utbildning.

Sedan vill jag vända mig till herr Ekinge, som jag tror har fått den här utbildningen litet grand om bakfoten, om jag så får uttrycka mig. Vid krigsflygskolan i Ljungbyhed får de blivande flygförarna – det är ungefär ett år de ligger där – en ganska gedigen utbildning, det är riktigt, jämfört med vad man kanske får vid Nyge-Aero. Man har i alla fall 130 timmar på jetflyg när man kommer ut, och det tror jag är en nödvändig utbildning för civilflyget.

När flygvapnets piloter är färdigutbildade på Ljungbyhed går de ut till flygförbanden och där flyger de Draken och Viggen. Det är där de, som herr Ekinge uttryckte det, utbildas till Formel 1-förare för att sedermera köra buss. Men det är ju den delen av utbildningen som vi vill ha bort, och det är den som kostar så mycket pengar. Det kostar miljontals kronor att ge blivande civila piloter en utbildning som de inte behöver. Det är därför vi vill ha en direktrekrytering av civila piloter från Ljungbyhed. Vi vill alltså inte att de skall ut på förbanden och flyga Draken till väldiga kostnader, eftersom de egentligen inte har någon nytta av detta när de sedan blir civilpiloter. Ungefär i 30-årsåldern går de över till civila flygbolag, och då har de alltså kostat flygvapnet en oerhörd massa pengar.

Därför är det väldigt viktigt att få i gång en civil flygförarutbildning så snabbt som möjligt. Där kan vi spara pengar, och det är precis vad vi behöver här i landet.

Torsdagen den  
12 januari 1978

*Om civil flygförar-  
utbildning vid F 5*

Kommunikationsministern BO TURESSON:

Herr talman! Jag tänkte mig då jag svarade på den här frågan att det skulle vara ganska klart att när överläggningar pågår mellan två departement kan inte den ena departementschefen göra några särskilda uttalanden. Nu har Karl Erik Olsson och Bernt Ekinge uttalat viss förståelse för detta. Jag hade ju hoppats att de skulle ha full förståelse för en sådan självklar sak.

Det här är en rätt komplicerad historia, därför att det är så många parter inblandade. Det är inte bara försvaret och den civila luftfarten. Vi har också inte minst budgetdepartementet att tänka på, eftersom civil flygförarutbildning är en mycket dyrbar grej. Det gör att vi i våra överväganden om en utredning inte har kommit riktigt så långt att vi för dagen har några direktiv klara. Men jag försäkrar att inom de närmaste månaderna kommer vi att föranstalta om en utredning. Om det skall bli en särskild fristående utredning eller en interdepartemental utredning kan jag för dagen inte säga någonting bestämt om.

Det stora problemet när det gäller civilflygets försörjning med piloter resp. försvarets behov av att behålla sina piloter är ju att man aldrig kan tvinga människor – inte ens piloter – att ta en viss anställning. Även om det finns en civil flygutbildning kan man inte hindra att de som utbildas för försvaret söker tjänster inom de civila flygbolagen. Jag vet inte om dessa tjänster är särskilt attraktiva, men i så fall kan man inte hindra de militära piloterna att "hoppa av", och då har man problemet.

Detta är en stor och besvärlig fråga som kommer att kvarstå. Men vi är helt överens om att det behövs en civil pilotutbildning, och detta är säkert också ekonomiskt motiverat.

Till sist vill jag säga att det är många om budet. Det är inte bara de förlägningsalternativ som berörts här som kommer i fråga. Jag kan försäkra kammaren att i min valkrets både invånarna och naturligtvis också landshövdingen har aspirationer på att få vara med när denna fråga skall avgöras.

KARL ERIK OLSSON (c):

Herr talman! Kommunikationsministern förväntar sig fullständig förståelse för att han inte har någon uppfattning i dagsläget. Ja, sådan förståelse skulle man kunna ha, men samtidigt är vi överens om att denna fråga blivit alltmer akut, vilket också kommunikationsministern har uttalat i sitt svar. Då tvingas man kanske att ta en mer bestämd ställning.

Att en fråga är komplicerad och svår får ju inte i och för sig leda till att den skjuts på framtiden.

Sedan vill jag säga till Bernt Ekinge – det gjorde redan i viss mån Eric Hägelmark – att det här inte är fråga om att göra en sammanblandning av civil och militär utbildning för att man placerar dem på samma ställe. Det är fråga om att utnyttja gemensamma resurser för en gemensam grundutbildning och därmed spara in en del pengar som i dag kanske kastas ut i onödan.

BERNT EKINGE (fp):

Herr talman! Enligt den princip som jag alltid haft tycker jag att det i dessa sammanhang är mest intressant att diskutera med statsrådet, det får de övriga herrarna verkligen ursäkta.

Jag kan trots detta inte underlåta att säga att jag försökte peka på det förhållandet att man inte kunnat samordna utbildningen ens inom det militära. Därför har jag svårt att förstå att man nu kan samordna en bit av det militära och det civila. Vi har ju i dag artilleriflygskolan, som är förlagd till Nyköping. Den militära flygutbildningen har alltså inte de militära myndigheterna kunnat samordna. Det var bara den omständigheten jag ville peka på.

Statsrådet säger att vi borde ha full förståelse. När jag sade viss förståelse var det därför att under första halvan av förra året sade trafikutskottet att frågan var under behandling i regeringens kansli. Därför hade jag kanske hoppats att den skulle ha kommit längre.

Nu blir jag lugnad och är glad att höra att statsrådet lovar denna utredning t. o. m. inom de närmaste månaderna. Det tycker jag bådar gott.

Jag har all förståelse för att det är många som skall vara med. Därför tycker jag man skall bidra med sakargument i olika riktningar för att få frågan belyst. Det har jag velat göra.

I Nyköping har vi i dag artilleriflygskolan och det som är kvar av svenska luftfartsskolan. Vid Nygefältet har vi så bra anläggningar att arméstaben gett underhandssignaler om att man vill fortsätta att ha ett avtal om lokalisering av artilleriflygskolan just till Nyköping. Och när nu F 11 kommer att stå tom inom en viss tid, om vi inte hittar något vettigt användningsområde, då menar vi att det är angeläget att se på de här frågorna så att man kan göra en samordning inom hela området. Annars kan man i värsta fall riskera att F 11 helt enkelt står tom och blir en oräntabel anläggning. Och det kan ur samhällsekonomisk synvinkel egentligen inte försvaras.

Jag tackar än en gång för de besked vi fått och ser fram emot att vi får hålla kontakt med utredningen och jobba vidare med denna viktiga fråga.

ERIC HÄGELMARK (fp):

Herr talman! Det var i alla fall glädjande att kommunikationsministern säger att utredningen kommer till stånd inom de närmaste månaderna.

Dessutom säger kommunikationsministern att man inte kan tvinga piloterna, utan att de kan "hoppa av". Det är skönt att det är på det sättet, men om det inte finns piloter i de civila bolagen blir ju trycket på flygvapnets piloter stort, och det kan göra att vi blir av med dem, vilket kan skapa problem – det har omtalats redan i budgetpropositionen.

Jag hoppas ändå att utredningen kommer snart och att den kommer fram till ett bra resultat.

Jag kan mycket väl förstå att Bernt Ekinge hellre vill diskutera med kommunikationsministern än med oss. Men vi vill bara rätta till ett missförstånd som herr Ekinge gjorde sig skyldig till. Och dessutom: De resurser vi talat om finns redan på F 5.

Överläggningen var härmed slutad.

Torsdagen den  
12 januari 1978

*Om persontrafiken  
på Västerdalsba-  
nan*

### § 13 Om persontrafiken på Västerdalsbanan

Kommunikationsministern BO TURESSON erhöll ordet för att besvara *Ove Karlssons* (s) den 1 december anmälda interpellation, 1977/78:86, och anförde:

Herr talman! SJ har genomfört förändringar i servicen på Västerdalsbanan; personal har dragits in på kvällstid. *Ove Karlsson* har med denna utgångspunkt frågat mig om jag anser det riktigt att förutsättningarna för en framtida persontrafik på banan undergrävs innan riksdagen fattat beslut om en ny trafikpolitik.

Som en följd av bl. a. automatisering av fällbommar har det blivit möjligt för SJ att avkorta kvällstjänstgöringen för stationspersonalen vid Malungs station. Några andra besparingsåtgärder är enligt vad jag inhämtat från SJ f. n. inte planerade vad gäller persontrafiken på Västerdalsbanan.

Den åtgärd som genomförts på Malungs station påverkar endast obetydligt servicen på linjen och kan inte sägas på något sätt undergräva förutsättningarna för en framtida persontrafik.

OVE KARLSSON (s):

Herr talman! Jag vill tacka kommunikationsministern för svaret på min interpellation. Jag är dock inte nöjd med det.

Jag kan inte hålla med om vad statsrådet säger: "Den åtgärd som genomförts på Malungs station påverkar endast obetydligt servicen på linjen och kan inte sägas på något sätt undergräva förutsättningarna för en framtida persontrafik." Jag kan inte heller instämma i att det rör sig om avkortad kvällstjänstgöring på stationen – kvällstjänstgöringen har ju helt upphört.

Interpellationen är ställd mot bakgrund av planerade förändringar i servicen i form av personalindragningar kvällstid, som redan hunnit verkställas sedan interpellationen ställdes. I motsats till kommunikationsministern anser jag att det måste betraktas som en mycket allvarlig försämring av servicen från SJ gentemot allmänheten när järnvägsstationen i Malung nu stängs kvällstid. Det innebär ju att den ca 13 mil långa banan kvällstid får bemanning vid enbart en station, och jag förmodar att det finns risk för att även den bemanningen kan dras in inom en inte alltför avlägsen framtid. Upplysningar om ankommande tågs eventuella förseningar kan alltså inte lämnas allmänheten. Det innebär att personer som under kvällstid vill förvissa sig om SJ:s tjänster inte kan göra detta. Härtill kan läggas de miljömässiga försämringar som uppstår för den åkande personalen och som kan drabba också den resande på grund av att motorvagnarna måste stå ute under natten, när man inte har möjlighet att använda lokstallet.

Den som bor i eller har besökt Malung vet att det kan bli mycket kallt där och att det kan falla stora mängder snö. Där kan alltså vara svåra väderleksförhållanden vintertid. De motorvagnar som då skall stå ute måste under sådana förhållanden lätt kunna drabbas av tekniska svårigheter i form av driftstörningar, inte minst med tanke på vagnarnas ålder.

Den lokförarpersonal som nu berörs anser sig hårt drabbad. Man anser att

---

*Om persontrafiken  
på Västerdalsbanan*

företaget inte har velat lyssna på de framförda synpunkterna. Men trots detta är personalen mycket lojal gentemot företaget. Den vill måna om de resande och ge dem en så god service som möjligt. Och man anser att rådande klimatförhållanden är sådana att anslutning till en värmepost inte räcker för att garantera att vagnarna är i fullgott skick på morgonen. Berörd lokförarpersonal har därför i skrivelse till trafikområdeschefen meddelat att man vill gardera sig genom att låta motorerna vara i gång hela nätterna under vinterhalvåret för att varken resande eller personalen själv på morgonen skall behöva sätta sig i kalla vagnar.

Den nu vidtagna åtgärden innebär att SJ inte har velat lyssna på vare sig personalens eller kommunens protester. Då måste man ju fråga sig om SJ på allvar har påbörjat avvecklingen av persontrafiken på Västerdalsbanan. Det är nämligen uppenbart att man på SJ inte är intresserad av att lyssna på någon. Det sägs bara att man skall spara pengar, och besparingarna skall tydligen göras så att allmänhet och personal drabbas på ett drastiskt sätt.

Med SJ:s sätt att lyssna på vad som sägs från skilda håll förmodar jag att man också kommer att fullfölja åtgärderna och tidigarelägga avgången från Malung på söndagar till kl. 14.15, som man vill göra från tidtabellsskiftet den 28 maj. Sker detta måste det vara ytterligare en uppföljning av planerna att försämra underlaget för banan, så att en avveckling av persontrafiken kan företas. En sådan åtgärd – att tidigarelägga avgången av söndagståget – måste nämligen vara ett led i arbetet att göra det svårare för allmänheten att utnyttja SJ:s tjänster från Malung. Vilken besökare i fjällvärlden skulle vilja påbörja sin hemresa mitt på dagen? Andra färsätt kommer naturligtvis då att ta över.

Jag har den bestämda uppfattningen att inga förändringar borde ha vidtagits förrän beslut om en ny trafikpolitik fattats. Ett sådant beslut dröjer tydligen ytterligare, och under den tiden försämras servicen på Västerdalsbanan successivt, så att önskemålet om ny rullande materiel blir överflödigt.

Mitt önskemål är att Västerdalsbanan får en rejäl upprustning, och på dessa punkter ämnar jag återkomma, samt att nya motorvagnar snarast sätts in. Det skulle behöva ske omedelbart. Tyvärr måste jag emellertid där vara pessimistisk. Jag befarar att vidtagna och aviserade åtgärder syftar till en nedläggning av persontrafiken på Västerdalsbanan. Jag hoppas att jag har fel. Men då måste man från SJ:s sida också vara villig att lyssna på människornas önskemål. Framtiden kommer att visa om jag har fel eller inte.

Herr talman! Avslutningsvis vill jag fråga om statsrådet är beredd medverka till att persontrafiken på Västerdalsbanan bibehålls och att banan upprustas på sätt som är nödvändigt.

Kommunikationsministern BO TURESSON:

Herr talman! Ove Karlsson kom i detta anförande in på en hel rad frågor som inte berördes i interpellationen, och jag har därför varken möjlighet eller anledning att gå in på dem nu.

Frågan gällde ju om det beslut som nu har fattats av SJ, att avkorta

kvällstjänstgöringen, innebär att förutsättningarna för en framtida persontrafik på Västerdalsbanan undergrävs. Jag har svarat att det anser jag inte. Om man skall säga att det är en avkortning eller ett borttagande av kvällstjänstgöringen är mera en semantisk fråga. Man kan ju säga att kvällstjänstgöringen avkortas till noll, men det kanske inte har så stor betydelse.

När sista tåget kommer till Malung på kvällen är stationen stängd och det finns inte någon personal där. Men det går inget tåg från Malung den här tiden på kvällen. På det tåg som kommer finns motorvagnsförare, och han kan hjälpa de resande med att lämna ut resgods, om de begär det. Såvitt jag vet är det här den enda åtgärd som är aktuell. Skulle det bli svårigheter för personal och för trafikanter med hänsyn till det stränga klimatet vintertid får särskilda åtgärder vidtas för att klara de förhållandena. Det är inte särskilt märkvärdigt att ordna.

Den nya tidtabellen kommer inte att innebära indragningar av några persontåg, såvitt jag vet. Jag kan utan vidare säga att jag har en mycket stark personlig önskan att persontrafiken på den här banan bibehålls. Frågan kommer naturligtvis att prövas i kommunikationsdepartementet och av regeringen när vi ser över den del av SJ-nätet som för ett par år sedan av SJ-ledningen togs in i den grupp om 27 banor som man ville ha nedläggningsundersökta. Om man skall göra något omdöme vill jag säga att Västerdalsbanan i den gruppen inte tillhör de mest hotade.

OVE KARLSSON (s):

Herr talman! Jag vill tacka kommunikationsministern för de kompletteringar han har gjort med uttalandet om att särskilda åtgärder får vidtas om det skulle visa sig att det är svårigheter att klara förhållandena vid Västerdalsbanans ändstation på kvällstid och i anslutning till avgång på morgonen. Jag förmodar att det innebär att det skall finnas personaltillgång som kan klara uppkomna svårigheter, och jag tycker i så fall att man kunde behålla personalen åtminstone vintertid tills bättre vagnsmateriel kan sättas in och en eventuell upprustning av banan kan ske. Detta innebär ju att kvällstjänstgöringen, som kommunikationsministern också uttryckte det, avkortas till noll.

Överläggningen var härmed slutad.

## § 14 Om SJ:s sektorsplanering

Kommunikationsministern BO TURESSON erhöll ordet för att i ett sammanhang besvara dels *Hans Peterssons* i Röstånga (fp) den 1 december anmälda interpellation, 1977/78:88, dels *Hugo Bengtssons* (s) den 2 december anmälda interpellation, 1977/78:91, och anförde:

Herr talman! Hans Petersson i Röstånga och Hugo Bengtsson har i interpellationer tagit upp vissa planer för SJ:s trafik i Skåne.

Hans Petersson har i anslutning därtill frågat mig om jag anser att det är

rimligt att förutsättningarna för den skånska järnvägstrafiken undergrävs innan riksdagen fattat beslut om den nya trafikpolitiken samt om jag avser att vidta åtgärder för att förhindra en sammanläggning av trafikområden som ur regionalpolitisk synpunkt inte bör läggas samman.

Hugo Bengtsson har frågat mig vilka åtgärder jag avser att vidta för att förhindra att SJ genom ensidig sektorplanering motarbetar myndigheternas och kommunernas strävanden på andra viktiga områden.

Jag besvarar interpellationerna i ett sammanhang.

SJ skall enligt sin instruktion drivas efter företagsekonomiska principer. Om andra faktorer, t. ex. näringspolitiska, lokaliseringspolitiska, trafikpolitiska eller sociala, skall vägas in då verksamheten utformas är det regeringen som skall göra detta. Om regeringens beslut innebär att en planerad rationaliseringsåtgärd ej kan genomföras kan SJ behöva begära ersättning av skattemedel för att täcka den försämring av lönsamheten som man får vidkännas.

Så till de speciella frågor som interpellationerna berör.

Linjen Eslöv–Tomelilla är en av de åtta bandelar som enligt riksdagens beslut 1976 skall nedläggningsprövas. Prövningen gäller persontrafiken. De förändringar som under senare år företagits på linjen får i första hand ses som en följd av en starkt vikande trafikefterfrågan.

SJ har informerat berörda kommuner om att de motorvagnar som går till och från Landskrona i stort sett har tjänat ut. Med hänsyn till att intäkterna av trafiken inte tillnärmelsevis förmår bära kostnaderna för nya vagnar har SJ underrättat kommunerna om att trafiken successivt måste skäras ned. I detta sammanhang har SJ fört fram tanken på att ersätta järnvägstrafiken med landsvägstrafik. Enligt min mening bör denna fråga i första hand lösas genom överläggningar mellan kommunerna och SJ. Då får man diskutera järnvägstrafikens driftkostnader och behov av investeringar samt hur dessa skall finansieras. Järnvägstrafikens för- och nackdelar får jämföras med motsvarande vägtrafiks för- och nackdelar.

När det gäller SJ:s beslut att lägga samman Malmö, Trelleborgs och Ystads trafikområden har jag nyligen här i kammaren besvarat en fråga av Margit Sandéhn. Jag framhöll då att det – mot bakgrund av SJ:s ekonomiska situation – var angeläget att genomföra administrativa förändringar som inte leder till försämringar i trafikservicen. Beslutet har nu överklagats hos regeringen. Jag kan inte uttala mig om vilket beslut regeringen kommer att fatta innan beredningen i regeringskansliet är avslutad.

HANS PETERSSON i Röstånga (fp):

Herr talman! Jag har i min interpellation påstått att SJ undergräver förutsättningarna för framtida skånsk järnvägstrafik innan riksdagen ens tagit ställning till den nya trafikpolitiken. Jag har frågat kommunikationsministern om han anser att SJ:s agerande är rimligt. Jag tackar statsrådet för svaret. Beklagligt nog fick jag inte veta om Bo Turesson anser att SJ:s agerande är rimligt eller ej.

Jag och en landsända med mig anser det i alla fall inte rimligt. Och det är en

Torsdagen den  
12 januari 1978

*Om SJ:s sektors-  
planering*

numera i järnväghänseende styvmoderligt behandlad landsända jag företräder.

I svaret påpekas att SJ skall drivas efter företagsekonomiska principer. Men om det föreligger andra faktorer, skall dessa vägas in då verksamheten utformas, och det är regeringen som skall avgöra detta.

Låt mig då med en gång slå fast såväl vad gäller nedläggningar av järnvägar i Skåne som vad gäller sammanläggning av berörda trafikområden: här finns alla de faktorer som man skall väga in vid utformningen av verksamheten – näringspolitiska, lokaliseringpolitiska, trafikpolitiska och sociala.

Jag skall illustrera hur vi i min landsända ser på SJ:s nedläggningspolitik, genom att citera ledaren i en av våra skånska tidningar efter det att jag väckt min interpellation. Tidningen är Mellersta Skåne.

”Är det Lars Peterson eller Bo Turesson som ska ha inflytande över landets trafikpolitik?”, frågar tidningen inledningsvis. Tidningen har f. ö. ”Dödgrävararbetet” som rubrik på den ledare som jag här citerar:

”Men samtidigt som SJ i reklam och annonser uppmanar människorna att ta tåget gör företaget det för vart år allt svårare för människor att resa på det viset. Metoderna är raffinerade: bandelar med låg resandefrekvens görs effektivt omöjliga med hjälp av listiga tidtabellsförändringar.

Ofta går det till så att uppehållen prickas in på tider som SJ från början vet är alldeles omöjliga att utnyttja!

Och vad händer då? Jo, SJ gör förstås en ny undersökning av antalet resande på den aktuella bandelen och kan då snabbt konstatera att det strängt taget inte finns någon anledning låta den vara kvar eftersom folk ändå inte utnyttjar den!

Exemplen på den sortens trafikpolitik skulle kunna mångfaldigas. Särskilt flitigt har den kommit till användning i den här landsändan som ju en gång i tiden bokstavligt talat var inrutad av järnvägslinjer.”

Jag känner igen resonemanget. Jag kunde själv ha fört det för 15 år sedan, då järnvägen försvann från min lilla kommun. Nu skall tydligen järnvägs- trafiken försämrans i den större kommun där jag i dag bor, nämligen Svalövs kommun. Enligt uttalande skall ju persontrafiken upphöra på linjen Eslöv–Landskrona. För säkerhets skull klipper man då också till med linjen Landskrona–Kävlinge. Folk från Landskrona skall alltså i framtiden inte ens kunna åka tåg till residensstaden. Möjligtvis kan man stiga på i kommunens utkant, i Asmundtorp – om tåget eventuellt skulle stanna där. Linjen Eslöv–Tomelilla skall nedläggningsprövas, och då frågar man sig: Varför? Den frågan borde naturligtvis riktas till de människor som bor längs banan. De vet nämligen svaret.

Vi har i vårt land en energibrist. Den kommer att fortsätta, och den kommer att förvärras. Järnvägstrafiken måste därför förbättras – inte försämrans. Vårt samhälle anses vara miljömedvetet. Därför vill vi ha förbättrade järnvägsförbindelser. Regeringsdeklarationen talar om decentralisering och främjande av kollektivtrafiken. Allt talar således för förbättrade järnvägsförbindelser. Men hur skall detta ske, när man ser hur bandel efter bandel försvinner? K var tycks bli nästan enbart stambanor. SJ:s verksamhet

blir med åren alltmer centraliserad.

Därmed är jag inne på en ny centralisering: sammanläggningen av Ystads, Trelleborgs och Malmö trafikdistrikt till ett enda, lokaliserat till Malmö. Denna sammanläggning går stick i stäv med nuvarande regionalpolitiska strävanden för Malmöhus län, och den innebär att ett statligt verk minskar sysselsättningstillfällena i två av länets regionala centra. Avsikten var ju i stället att dessa skulle tillföras arbetstillfällen.

En fråga i detta ärende har tidigare ställts här i kammaren, och därför behöver jag inte ta upp frågan om sysselsättningsläget i vare sig Ystad eller Trelleborg – den frågan bör alltså vara väl känd. Jag vill i detta sammanhang bara betona att dessa båda kommuner har varit och kommer såvitt jag förstår att bli än mer i behov av lokaliseringpolitiska åtgärder.

Enligt min mening bör frågeställningen för regering och riksdag vara denna: Är det rimligt, riktigt och ekonomiskt försvarbart att ett statligt verk arbetar emot regionalpolitiska strävanden? Bör inte åtminstone regeringen vara delaktig i beslut som är av uppenbar regionalpolitisk karaktär? Mig förefaller det som om allt vad logik heter vore borta när ett statligt verk – i hopp om rationaliseringsvinster – drar in sysselsättning i orter där staten tidigare och framgent satsar pengar för att i sin tur skaffa sysselsättning.

Till sist, herr talman! Nog är jag litet besviken över kommunikationsministerns svar. Där finns inte skuggan av personligt ställningstagande.

HUGO BENGTTSSON (s):

Herr talman! Jag ber att få tacka kommunikationsministern för svaret på min interpellation. Frågan är såsom framgått av interpellationen föranledd av att SJ för kommunerna i Landskronaregionen talat om att vagnparken är nedsliten, att man inte har råd med nyinvesteringar för att ersätta den nedslitna materielen och att man till följd härav kommer att göra successiva inskränkningar i persontågtrafiken på linjerna Landskrona–Kävlinge och Landskrona–Eslöv. All persontrafik avses vara avvecklad 1980.

Statsrådet redovisar i svaret de principer efter vilka SJ har att arbeta, vilket innebär att företagsekonomiska principer skall ligga till grund för SJ:s handlande. Jag är inte ovetande om detta riksdagens beslut. Men statsrådet måste också veta att också andra värderingar måste in i den här bilden när kommunernas och andra myndigheters strävan att lösa en bygds problem är av nöden. Jag begär inte att SJ i sina utspel gentemot de aktuella kommunerna skall lova att ta sociala och en rad andra hänsyn, men jag hade hoppats att statsrådet skulle visa någon förståelse för de problem som uppstår i den aktuella bygden om de intentioner som SJ framfört skulle realiseras.

Vi har så sent som ungefär för sju månader sedan här i riksdagen diskuterat en nedskärning av den svenska varvsindustrin. Detta beslut kom att innebära en kraftig nedskärning av antalet anställda vid Öresundsvarvet i Landskrona. I samband härmed uttalades av såväl industriministern i propositionen som i den aktuella debatten och från utskottet nödvändigheten av att kraftfulla åtgärder vidtogs från alla håll för att kompensera Landskronaregionen för bortfallet av denna sysselsättning.

Nr 59

Torsdagen den  
12 januari 1978

---

*Om SJ:s sektors-  
planering*

Torsdagen den  
12 januari 1978

*Om SJ:s sektors-  
planering*

En kommunal kommitté arbetar sedan dess med uppgiften att försöka skaffa nya sysselsättningstillfällen. Dessa underlättas sannerligen inte av att SJ nu meddelar att man kommer att skära ner den spårbundna trafiken till och från Landskrona och inom två år helt lägga ner densamma. De företag som kan tänka sig att nyetablera önskar givetvis göra detta i en bygd som är stadd i utveckling och inte i tillbakagång. Jag hade vågat hoppas att statsrådet skulle ha sagt att indragningar och planerade nedläggningar inte nu får ske. Ett sådant beslut får i så fall fattas först i samband med att den framtida trafikpolitiken i vårt land fastläggs. Att nu göra indragningar och nedläggningar kan komma att innebära bindningar som inte passar in i en helhetslösning. Det svaret fick jag inte, men jag hoppas på förståelse för synpunkterna. Statsrådet har ju möjlighet att komma tillbaka.

Riksdagen har vid flera tillfällen – vilket jag är övertygad om att statsrådet känner till – uttalat att någon nedläggning av järnvägar och järnvägsstationer mot berörda kommuners vilja inte får ske under pågående utrednings- och planeringsarbete. Frågor om utbyggnad av järnvägsnätet resp. nedläggning av vissa sträckor bör tas upp när detta arbete är färdigt.

Mot denna bakgrund menar jag att det nu måste gälla för regeringen att i avvaktan på ett nytt trafikpolitiskt beslut se till att inte SJ raserar den trafikservice vi har, en service som givetvis måste ingå i den framtida trafikpolitiken.

Nu framhåller statsrådet i svaret att intäkterna från den aktuella persontrafiken inte förmår bära kostnaderna för de nya personvagnar som skulle behöva sättas in. Jag kan inte instämma i ett sådant resonemang. Även om jag är medveten om att persontrafiken har ett dåligt underlag, så måste väl ändå de totala inkomsterna från trafiken i dess helhet bedömas. Godstrafiken till och från Landskrona är inte obetydlig. De lastade och lossade vagnarnas antal uppgick till inte mindre än ungeför 11 500 under senaste budgetåret. Väger jag samman detta med inkomsterna från försålda biljetter, som under samma tid uppgick till 3 231 000 kr., så tycker jag nog att bilden blir betydligt bättre.

Att nu ersätta järnvägstrafiken med landsvägstrafik, som SJ antytt, är ingen adekvat lösning, främst beroende på att den i så fall aktuella väg 17 håller en alltför dålig standard. Upprustningen av denna väg har länge stått högt på önskelistan i berörda kommuner, men den har ständigt skjutits framåt i tiden.

Får jag också påpeka, i anledning av vad statsrådet framhåller i svaret om den dåliga beläggningen på berörda linjer, att SJ här får ta på sig ett mycket stort ansvar. Det är, som riktigt framhålles, mycket hårt nedsliten vagnmateriel som trafikerar berörda linjer. Detta uppmuntrar sannerligen inte människor att använda järnvägen. Man borde givetvis i tid ha sett om sitt hus och satt in nya vagnar. Detta skulle säkerligen ha medverkat till en ökad resandefrekvens. En annan sak som påverkar antalet resenärer är att man sedan några år slutat att stanna på vissa småstationer utmed de aktuella banorna. Det är helt klart att om tågen inte stannar vid bebyggelsekoncentrationerna så söker människorna sig över till andra kommunikationsmedel,

och underlaget för järnvägen minskar. SJ har enligt mitt förmenande själva ett stort ansvar i den uppkomna situationen.

Nu framhåller statsrådet att frågan om den framtida persontrafiken på de aktuella linjerna i Landskronaregionen i första hand får lösas genom överläggningar mellan SJ och berörda kommuner och att man då får diskutera järnvägstrafikens driftkostnader och behov av investeringar samt hur dessa skall finansieras.

Vill statsrådet med detta antyda att kommunerna skall gå in och betala en del av SJ:s investeringskostnader, så måste jag säga att jag är något förvånad. Statsrådet känner innerligt väl till kommunernas svåra situation. Att i detta läge antyda att ytterligare kostnader skulle vältras över på kommunerna finner jag helt orealistiskt. Det innebär i så fall endast att i nästa omgång har regeringen företrädare för kommunerna i kanslihuset med begäran om ökade bidrag från staten. En sådan karusell bör väl alla försöka att förhindra.

Vad som kan medverka till en lösning av denna – och som jag vet en rad andra liknande frågor i andra bygder – är att statsrådet snarast ser till att presentera ett förslag till ett nytt trafikpolitiskt beslut. Och intill dess ett sådant har fattats får, som jag tidigare framhållit, inga inskränkningar av den omfattning som det här är fråga om genomföras.

Kommunikationsministern BO TURESSON:

Herr talman! Låt mig ta kammarens tid i anspråk några få minuter.

Hans Petersson i Röstånga frågade: Varför skall bandelen Elsöv–Tomelilla nedläggningsprövas? Det är mycket enkelt, och det sade jag i mitt svar – det beror på att riksdagen beslutat det.

Hans Petersson i Röstånga förde också in energifrågan. Det är en väldigt stor och komplicerad fråga, och det finns kolossalt många synpunkter att anlägga på den. Men rent generellt kan man väl säga att det inte är självklart att det går åt mindre energi för att utföra en viss transportprestation med tåg än med bil. Energiåtgången beror på hur stor beläggning man har. Gäller det ett vanligt tåg skall vi komma ihåg att det alltid finns ett lok i framändan på tåget, och loket väger 70 ton. Det behövs en hel massa vagnar för att den vikten skall kunna slås ut, så att man inte får en onödig belastning. En rälsbuss väger ungefär 40 ton. Finns det bara fyra passagerare i rälsbussen får var och en av dem så att säga släpa omkring tio ton. Det är klart att det är oekonomiskt. Man klagar ibland på att det är oekonomiskt att åka personbil, om det bara sitter en person i varje bil. Men de har ju bara med sig ett ton vardera, medan man i en dåligt utnyttjad rälsbuss som sagt får släpa med sig mångdubbelt mera i fråga om ton dödsvikt.

Även om friktionen mellan järnvägsvagnens hjul och stålrälen är mindre än mellan vägfordonets ringar och vägen är det inte självklart att det alltid går åt mindre energi vid järnvägstransporter. Tvärtom kan sådana ibland vara förfärligt oekonomiska på grund av att den rullande järnvägsmaterielen är så tung, vilket den måste vara av säkerhetsskäl och hållbarhetsskäl. Därmed inte sagt annat än att vi i de fall där det påvisbart finns ett stort underlag självfallet skall använda oss av rälsbunden trafik. Det är jag den förste att

plädera för.

Hugo Bengtsson yrkade på att vi inte skall fatta några nedläggningsbeslut innan den kommande trafikpolitiska propositionen behandlats av riksdagen. Jag delar helt den uppfattningen. Det är inte heller fråga om det i Landskrona. Vi får verkligen hoppas att jag skall kunna få möjlighet att fullfölja min avsikt att framlägga en trafikpolitisk proposition för riksdagen före 1980.

Sedan klagar Hugo Bengtsson på den dåliga vagnmateriel som SJ ställer till förfogande nere i Skåne. Han säger att SJ i tid borde ha sett om sitt hus och satt in nya vagnar, och han menar att SJ har ett stort ansvar för den situation som uppkommit. Det är klart att SJ har ett ansvar, men det största ansvaret, Hugo Bengtsson, vilar på ledamöterna av denna kammare. Det är ju riksdagen som år efter år i ett årtionde har förmenat SJ de investeringsanslag som är nödvändiga för att SJ skall kunna upprätthålla sin kvalitetsstandard. Jag vågar påstå att av de nu närvarande ledamöterna i den här kammaren är det bara en som intagit en annan ståndpunkt. Det är jag själv när jag vid behandlingen av trafikutskottets betänkanden röstat för vpk-motioner och vpk-reservationer, där man begärt ökade investeringsanslag för att ge SJ möjlighet att leva upp till de standardkrav som denna kammare ställer på SJ. Det var 19 vpk-röster och en moderatröst, nämligen min, som stödde sådana förslag. Jag kunde göra det därför att jag som ledamot av SJ:s styrelse på den tiden hade varit med om att till riksdagen framföra krav på att få investeringsmedel, så att man skulle kunna klara nödvändiga nyanskaffningar.

Formuleringen i den del av mitt svar som avsåg Hugo Bengtssons interpellation innebär inte någon antydning om att kommunerna skulle vara med om att betala SJ:s investeringar. Det var bara ett enkelt konstaterande att man måste ha klart för sig hur finansieringsfrågan skall lösas. Detta kan ge mig anledning att ännu en gång framhålla för riksdagen att det är här i riksdagen som SJ:s investeringsanslag beslutas.

HANS PETERSSON i Röstånga (fp):

Herr talman! Jag har litet svårt att förstå Bo Turessons matematiska spekulationer, och frågan är om jag kan ge honom godkänt. Jag utgår naturligtvis från att det inte bara finns fyra passagerare ombord på rälsbussen. Beläggningen beror givetvis också på om man lägger trafiken så att den passar människorna över huvud taget.

Jag ställde frågan varför linjen Eslöv-Tomelilla skulle dras in. Jag är väl medveten om riksdagens beslut, men det är människornas "varför" jag vidarebefordrar – det gäller de människor som bor vid denna linje. De ställer sig den frågan, och de påstår att de vet varför man måste dra in denna linje.

Även länsstyrelsen har uppmärksammat SJ:s agerande när det gäller de nya tidtabellerna, som gör att människorna har svårt att åka tåg på de mindre bandelarna i Skåne. Man har skrivit till SJ:s centralförvaltning med anledning av de tidtabellsförslag som föreligger för senare delen av 1978 och första delen av 1979. I den skrivelsen granskar och kritiserar länsstyrelsen

några tidtabellsändringar som SJ föreslagit. Länsstyrelsen betonar att det är olämpligt att ändra t. ex. på morgontåget från Svalöv till Malmö. Får SJ igenom sin vilja ändras tidtabellen så att det blir omöjligt att åka med tåget från Svalöv till arbeten som börjar kl. 8 i Lund eller Malmö. Med tanke på nuvarande arbetsmarknadsläge får man inte ändra på tågtidtabellen så att det blir svårare för dem som arbetar på platser utanför hemorten att komma till sina arbetsplatser.

Vad sedan gäller den linje jag har tagit upp, nämligen Eslöv-Tomelilla, vill länsstyrelsen ha kvar morgon- och eftermiddagsförbindelsen på järnvägen. Många, säger länsstyrelsen, reser med dessa tåg, och det är orimligt att ändra tidtabellen så att de två turer som används bara kan utnyttjas av ströresenärer. Det är alltså på detta sätt som SJ mister sina kunder. Man mister de resenärer som annars gärna skulle vilja ta tåget, därför att tidtabellen successivt ändras så att det är omöjligt att använda sig av det bästa kommunikationsmedel som finns här i landet.

#### HUGO BENGTTSSON (s):

Herr talman! Jag är tacksam för kommunikationsministerns deklARATION att han också hoppas att han snart kan presentera ett förslag till nytt trafikpolitiskt beslut för kammaren. Jag noterar även med tillfredsställelse att han hoppas att det inte skall bli någon nedläggning eller indragning av persontrafiken på de spårbundna linjerna till och från Landskrona. Jag har aktualiserat frågan här med anledning av de överläggningar som förevarit mellan företrädare för SJ och berörda kommuner. Men detta kommunikationsministerns uttalande gör mig litet lugnare.

Nu säger kommunikationsministern att SJ:s besvärliga läge på investeringssidan faller tillbaka på kammarens ledamöter, som inte har varit tillräckligt generösa då det gällt att se till att bereda SJ erforderliga medel för investeringar. Jag är naturligtvis medveten om den rad beslut som fattats här och om att SJ ständigt velat ha mer pengar.

Vi lever och kommer väl allt framgent att få leva i ett samhälle där man kräver mer än vad samhället kan ställa till förfogande. Det är nog dess värre ett fenomen som vi får lära oss att leva med. Men jag hyser naturligtvis stora förhoppningar om att situationen på detta område nu radikalt och markant skall förbättras med hänsyn till kommunikationsminister Turessons förflutna, som han påpekade här, och till hans alldeles speciella intresse för dessa frågor.

Det är naturligtvis inte riktigt just av SJ att komma till kommunerna och säga att det ser ut så och så på de aktuella bandelarna, när man under en följd av år har försummat dem. Hade man använt en del av de medel som flutit in från dessa matarbanor – jag vill beteckna dem så – hade situationen inte behövt vara sådan som den är i dag. Matarbanorna behövs väl. Jag föreställer mig att SJ inte bara kan köra med sina långrinjer; man måste väl också se till att människorna kan komma till och från de stora banorna.

Frågans allvar i stort framgår tydligt en dag som den här, då kommunikationsministern haft att besvara en rad frågor och interpellationer som berör

praktiskt taget samma sak och som givit uttryck för den oro som männi- skorna känner runt om i landet, där situationen är ungefär densamma. SJ talar om för de kommunala förtroendevalda att man kommer att göra inskränk- ningar och på litet sikt lägga ned den spårbundna trafiken. Och så vill man i nästa andetag diskutera – med samma kommunala förtroendevalda – kommunala ersättningar för att SJ skall kunna upprätthålla sin busstrafik! Om den här utvecklingen får fortsätta dröjer det naturligtvis inte länge förrän man vill ha ersättning också för den spårbundna trafiken.

Jag fick en försäkran av kommunikationsministern att interpellations- svaret när det gäller SJ:s investeringar inte skall tolkas så, att SJ kommer att begära att kommunerna skall vara med och betala investeringarna i SJ:s rullande materiel. Det är ändå tillfredsställande.

Jag tycker att kommunikationsministern nu på allvar får ta itu med den här frågan. Se till att presentera riksdagen ett totalförslag, så att vi kan fatta ett samlat beslut i den här frågan från nya friska utgångspunkter! Det beslut som fattades för 15 år sedan är malätet och kan inte få lov att ligga till grund för bedömningarna längre.

CARL-WILHELM LOTHIGIUS (m):

Herr talman! Jag har nu suttit och lyssnat på debatten i ett stort antal frågor om SJ. Jag har fått förmånen – eller är det någonting annat? – att axla den nuvarande kommunikationsministerns mantel i SJ:s styrelse och haft viss tid på mig att i styrelsen ta del av dessa frågor och fundera över dem. Jag kan därför inte underlåta att nu i riksdagen framför en del reflexioner.

SJ:s sätt att arbeta har regering och riksdag en gång dragit upp riktlinjerna för, och det har bl. a. en socialdemokratisk regering mycket kraftfullt genomdrivit här i riksdagen. Det har vi att leva med ännu ett tag. Jag hörde med glädje kommunikationsministerns uppfattning att man inte bör vidta några allmänna åtgärder förrän trafikpolitiska utredningen har lagt fram sitt betänkande. Det gäller i praktiken också de problem som SJ nu står inför och som måste klaras av innan något nytt trafikpolitiskt beslut kommer att fattas.

Kommunikationsministern sade också mycket riktigt att riksdagens ledamöter kan lägga fram förslag och begära ökade anslag.

Jag har funderat på om man skulle kunna vända på diskussionen och säga så här: Riksdagsmännen tar upp klagomål i de olika distrikten från människor som känner sina resor hotade och som får svårigheter med anledning av de inskränkningar som SJ på grund av den ekonomiska situationen måste göra. Men vad gör då dessa riksdagsledamöter inom sin egen kommun för att hjälpa SJ att få de transporter som erfordras för att SJ skall kunna gå ihop? Den regionala planeringen säger väldigt litet om de aktiva åtgärder som både näringsliv och kommuner kan vidta för att öka SJ:s godsmängd och antalet passagerare. För den opinionsbildare som en riksdagsman är borde det vara ett intresse att i sin ort medverka till att SJ får tillräckligt mycket att transportera. Därigenom kan han åstadkomma de miljömässiga och samhällsekonomiska effekter som vi alla längtar efter.

Kommunikationsministern BO TURESSON:

Herr talman! Med anledning av Hugo Bengtssons senaste anförande vill jag säga att det är självklart att vi alltid måste väga olika behov mot varandra, eftersom resurserna inte räcker till allt. Det var emellertid inte detta som föranledde mig att svara Hugo Bengtsson, utan det var närmast det att han beskyllde SJ för att inte ha sett om sitt hus i tid, för att köra med dålig vagnmateriel. Han sade att SJ har självt ett stort ansvar för den situation som har uppstått. Detta menade jag var litet orättvist, eftersom SJ inte har fått de ekonomiska resurserna att modernisera sin materiel.

HUGO BENGTTSSON (s):

Herr talman! Kommunikationsministerns uppfattning att vi också har ett ansvar för den inträffade situationen och inte får lägga hela ansvaret på SJ kan jag dela. Men det räcker inte för att frita SJ från ansvar; hade SJ i tid sett om sitt hus skulle man i dag inte behövt vara i denna situation.

Carl-Wilhelm Lothigius sade att vi som opinionsbildare i olika delar av landet borde medverka till att underlaget för SJ ytterligare förbättras. Jag har på den punkten ingen annan uppfattning än han, och jag vet att de kommunalt förtroendevalda i de kommuner som jag talar för också delar den uppfattningen och vill att SJ skall få så mycket som möjligt av frakterna och persontrafiken. Men det kan bli litet problematiskt med hänsyn till hur SJ nu dirigerar godset och gör indragningar som innebär att företag och människor inte kan använda sig av SJ:s tjänster på samma sätt som tidigare. Det bör också komma in i bilden.

Överläggningen var härmed slutad.

#### § 15 Föredrogs och hänvisades

Motioner

1977/78:227 och 228 till konstitutionsutskottet

1977/78:229–231 till finansutskottet

1977/78:232–235 till skatteutskottet

1977/78:236 till justitieutskottet

1977/78:237 och 238 till försvarsutskottet

1977/78:239 och 240 till socialförsäkringsutskottet

1977/78:241 och 242 till socialutskottet

1977/78:243 och 244 till utbildningsutskottet

1977/78:245–247 till trafikutskottet

1977/78:248 och 249 till jordbruksutskottet

1977/78:250 till civilutskottet

#### § 16 Föredrogs och bifölls

Interpellationsframställningar 1977/78:109 och 110

§ 17 Tredje vice talmannen meddelade att propositionerna nr 100 och 101 skulle sättas sist på morgondagens föredragningslista.

Nr 59

Torsdagen den  
12 januari 1978

---

*Om SJ:s sektors-  
planering*

§ 18 Anmälades och bordlades

Redogörelse

1977/78:3 Riksdagens löne delegations redogörelse för dess verksamhet under år 1977

§ 19 Anmälades och bordlades

Motioner

1977/78:251 av *Erik Adamsson* om ändrad mandatperiod för riksdagsutskotten

1977/78:252 av *Ingegärd Fränkel m. fl.* om kvinnoprästfrågan

1977/78:253 av *Sven-Gösta Signell m. fl.* om förbud mot insamling och försäljning i anslutning till vallokaler

1977/78:254 av *Oswald Söderqvist m. fl.* om folkomröstning om kärnkraft

1977/78:255 av *Eric Enlund* om alkoholupplysning

1977/78:256 av *Rune Torwald* och *Erik Johansson* i Hållsta om beskattningen av traktamenten

1977/78:257 av *Lars Werner m. fl.* om upphävande av lagen om tillfälligt omhändertagande

1977/78:258 av *Rune Johnsson* i Mölndal och *Märta Fredrikson* om ersättning åt yrkesfiskare vid katastrofer i samband med oljeborrning

1977/78:259 av *Rune Torwald* och *Johan Olsson* om viss ändring i bokföringslagen

1977/78:260 av *Eva Winther* om utbetalning av förskott för vissa sjukreskostnader

1977/78:261 av *Hugo Bengtsson* och *Gusti Gustavsson* om besvär vid arrende av kyrklig jord

1977/78:262 av *Eric Enlund* och *Ingegärd Fränkel* om åldersgränsen för amatörboxning

1977/78:263 av *Margareta Andrén* om bättre skolmiljö för barn med allergiska besvär

1977/78:264 av *Christer Nilsson m. fl.* om inrättande vid universitetet i Linköping av en professur i onkologi

1977/78:265 av *Karin Ahrland* om översyn av bestämmelserna om vägs skyltar

1977/78:266 av *Kerstin Andersson* i Hjärtum och *Kerstin Göthberg* om tågreserabatt för handikappade

1977/78:267 av *Rune Johnsson* i Mölndal och *Märta Fredrikson* om fortsatt bemanning av Måseskärs fyrplats

1977/78:268 av *Alf Lövenborg* om en försöksverksamhet på vissa av SJ:s trafiksvaga bandelar

1977/78:269 av *Björn Eliasson m. fl.* om förbud mot flygbesprutning av lövskog

1977/78:270 av *Bo Forslund m. fl.* om planmässig sanering efter industrinredläggningar

1977/78:271 av *Börje Stensson* om vidgad varudeklaration

1977/78:272 av *Lars Werner m. fl.* om förstatligande av viss byggnadsmaterialindustri, m. m.  
1977/78:273 av *Tommy Franzén m. fl.* om personalutrymmen vid vissa servicearbeten  
1977/78:274 av *Karl Hallgren m. fl.* om arbetstagares rätt till ledighet för utbildning  
1977/78:275 av *Karl Hallgren m. fl.* om tillträde till arbetsplats under arbetskonflikt  
1977/78:276 av *Nils Hjorth m. fl.* om införlivande av Älvkarleby, Tierp och Östhammar med det allmänna stödområdet  
1977/78:277 av *Rune Jonsson i Husum och Stig Olsson* om arbetslöshetsförsäkringen för deltidsanställda  
1977/78:278 av *Lars Werner m. fl.* om lönesättningen för unga arbetstagare  
1977/78:279 av *Inga Lantz m. fl.* om åtgärder mot barnolycksfall i vissa bostadslägenheter  
1977/78:280 av *Börje Nilsson* om översyn av landshövdingens ämbetet  
1977/78:281 av *Lars Werner m. fl.* om hyresstopp, m. m.  
1977/78:282 av *Anna Wohlin-Andersson m. fl.* om vidgad rätt till bostadsbidrag

**Nr 59**

Torsdagen den  
12 januari 1978

---

*Anmälan av interpellationer*

## § 20 Anmälan av interpellationer

Anmäldes och bordlades följande interpellationer som ingivits till kammarkansliet

*den 11 januari*

**1977/78:111** av *Thure Jadestig (s)* till socialministern om inventeringen av vissa läger-, kurs- och sommarhemsgårdar, m. m.:

1969 års barnstugeutredning anförde i sitt slutbetänkande SOU 1975:94 att socialstyrelsen och arbetsmarknadsstyrelsen gemensamt skulle upprätta en upprustningsplan för kommunernas och de folkrörelseägda läger-, kurs- och sommarhemsgårdarna. Man skulle genomföra dels en inventering, dels en allmän upprustningsplan.

Under hösten 1977 erhöll socialstyrelsen regeringens uppdrag att svara för en inventering. Kommunerna uppmanades att inventera och kostnadsberäkna eventuell upprustning i fråga om såväl byggnationer som inventarier. Tyvärr hade kommunerna endast ca en månad på sig för detta arbete.

Med hänsyn till den korta handläggningstiden har man anledning förmoda att många kommuner icke kunde genomföra denna inventering enligt socialstyrelsens önskemål.

Med hänvisning till vad som anförts anhåller jag att få ställa följande frågor till socialministern:

Torsdagen den  
12 januari 1978

*Anmälan av inter-  
pellationer*

Anser statsrådet att den tid som stod till kommunernas förfogande kan anses vara rimlig?

Är statsrådet beredd att medverka till en förnyad kommunal inventering?

Vilka ekonomiska resurser är staten beredd att ställa till förfogande?

Vilka resultat har den aktuella inventeringen kommit fram till?

**1977/78:112** av *Rune Ångström* (fp) till industriministern om åtgärder för att främja sysselsättningen i Vindelådalen:

När dåvarande statsministern Olof Palme den 1 april 1970 lämnade svenska folket beskedet att vattenkraften i Vindelälven ej skulle byggas ut gav han samtidigt löftet till folket i ådalen att de skulle kompenseras för den förlust av arbetstillfällen som beslutet innebar.

Under de sex år som den socialdemokratiska regeringen sedan regerade blev aldrig löftet om särskilda åtgärder för att främja sysselsättning och utveckling i Vindelådalen infriat. I stället har det "eviga" väntandet på initiativ från statsmaktens sida hämmat andra initiativ i området och haft en förödande inverkan på den regionala utvecklingen.

När den nuvarande regeringen trädde till gavs hoppfulla signaler om att något skulle hända i området. En arbetsgrupp tillsattes för att utvärdera och prioritera föreslagna objekt, och vid den uppvaktning inför regeringen våren 1977 som skedde under ledning av landshövdingen i AC län betygade de närvarande statsråden sin vilja att fullfölja de gamla löftena till folket i Vindelådalen. Under våren och hösten 1977 har kommunerna i Vindelådalen än en gång inventerat lämpliga objekt för att främja sysselsättning och utveckling i området, och det är klart dokumenterat att lämpliga objekt finns för omedelbar igångsättning.

Under tiden som detta planeringsarbete pågått har det uppstått oro och undran kring en del uttalanden från regeringshåll angående beslutsamheten att ge Vindelådalen den särskilda compensation som tidigare utlovats.

Uttalanden kan ryckas loss ur sitt sammanhang och därigenom förvanskas, och missförstånd kan uppstå. Av den anledningen är det viktigt att bringa klarhet i saken då det gäller utlovade särskilda åtgärder till Vindelådalen.

I detta syfte hemställer jag om kammarens tillstånd att till industriministern ställa följande frågor:

1. Är industriministern beredd att på regeringens vägnar förklara att det gamla löftet till folket i Vindelådalen, att särskilda åtgärder skall vidtagas för att kompensera den uteblivna vattenkraftsutbyggnaden, fortfarande är gällande?

2. Kan industriministern lämna en redogörelse för hur planeringsläget är för dagen då det gäller de avsedda åtgärderna?

**1977/78:113** av *Arne Andersson* i Ljung (m) till kommunikationsministern om pendeltågstrafiken på järnvägssträckan Göteborg-Alingsås:

Då SJ presenterar planer om inskränkt trafik på en bandel är motivet ofta ett svagt och vikande resandeunderlag. Så är inte fallet för den planerade

inskränkningen i trafiken på sträckan Göteborg–Alingsås. Än mer svår-  
stället ter sig SJ:s beslut eftersom det också strider mot riksdagens uttalande  
att nedläggningar inte skall ske innan riksdagen kunnat ta ställning till ett  
övergripande trafikpolitiskt beslut. Trafikbegränsningen på nämnda sträcka  
har varit föremål för förhandlingar mellan SJ och Göteborgsregionens  
kommunalförbund. Dessa förhandlingar har nu strandat.

Tidigare uttalande av kommunikationsministern har kunnat tolkas så att  
ett ingripande under tiden som förhandlingar pågår mellan parterna inte är  
lämpligt.

Mot bakgrund av att SJ:s tidtabell för våren, med stora inskränkningar, nu  
är bekant och att förhandlingarna mellan parterna strandat vill jag till  
kommunikationsministern ställa följande fråga:

Är kommunikationsministern nu beredd att med skyndsamma åtgärder  
ingripa för att trygga fortsatt lokal persontrafik mellan Göteborg och  
Alingsås?

**1977/78:114** av *Oswald Söderqvist* (vpk) till utrikesministern om lån från AP-  
fonden till svenska företag i Brasilien:

Militärdiktaturen i Brasilien skiljer sig inte på något sätt, vare sig till arten  
eller graden, från de övriga latinamerikanska diktaturena. Dödsskvadroner,  
som mördar dem som vågar protestera mot förtrycket, härjar med regimen  
goda minne och får öppet stöd av polis och militär. Det senaste exemplet är  
frikännandet av chefen för dödsskvadronen i São Paulo, poliskommissarie  
Sergio Flaury. Han åtalades för mord på två människor. Rättegången var full  
av oklarheter, och åklagaren deltog i den "under protest". Trots många andra  
liknande anklagelser som ännu inte behandlats inför rätta befordrades Flaury  
"för förtjänstfullt arbete", och i dag är han chef för den största polisavdel-  
ningen i São Paulo.

Censur av tidningar hör till ordningen för dagen, och i november 1977  
stämde ärkebiskopen i São Paulo statens president inför högsta domstolen  
därför att den katolska veckotidningen O São Paulo inte kunnat trycka ett tal  
av oppositionsledaren i senaten.

Ända sedan militärerna tog makten 1964 har de systematiskt gynnat den  
privata storföretagsamheten, både inhemsk och utländsk. Det arbetande  
folkets rättigheter har lika systematiskt undertryckts. Det är förbjudet att  
organisera sig i fackföreningar. Kritik från den politiska oppositionen  
resulterar ofta i suspenderingar av enskilda deputerade eller, som nu senast  
våren 1977, att parlamentet helt enkelt stängs.

Svenska företag har i stor utsträckning utnyttjat det företagsvänliga  
klimatet i Brasilien. Det är ingen tillfällighet att São Paulo är den fjärde största  
"svenska" industristaden. Den roll som svenska företag spelar i Brasilien  
rimmar illa med det svenska talet om solidaritet med folken i tredje världen.  
Under hösten 1977 har vi fått ett nytt exempel på detta. I ett dokument från  
svenska ambassaden som pläderar för att svenska företag bör ges möjlighet  
till ökade krediter heter det: "— kanske minst lika viktigt som övriga

Torsdagen den  
12 januari 1978

---

*Anmälan av inter-  
pellationer*

framförda förslag vore --- att hos AP-fonderna refinansiera sig för långfristiga krediter till fast ränta i svenska kronor".

Mot bakgrund av det anförda vill jag fråga utrikesministern:

Är det i linje med den utrikespolitik som Sverige säger sig vilja föra att tillåta att svenska arbetares pensionspengar investeras i en diktaturstat av Brasiliens typ?

1977/78:115 av *Oswald Söderqvist* (vpk) till handelsministern om förekomsten av svensk vapenexport till Brasilien, m. m.:

I ett remissvar till handelsdepartementet över utredningsbetänkandet "Ökade insatser för svensk export till u-länder" har Svensk-brasilianska handelskammaren gett ett uppseendeväckande förslag. På s. 6 punkt 8 i remissvaret står följande: "Övrigt. En mycket stor del av den totala u-landsimporten består av vapen; en stor potential för en ökad svensk export till u-länder existerar således. Om Sverige avstår från denna exportmöjlighet medför det inga olägenheter för u-landet utan enbart en förlorad svensk exportaffär. Den svenska vapenindustrin och främst flygvapenindustrin (även varvsindustrin) står inför mycket stora problem varför en ändrad attityd hos myndigheterna, från att bedöma dylika affärer utifrån allmänpolitiska grunder till att se det mera kommersiellt, kan få stor inverkan på det svenska sysselsättningsläget."

Bestämmelserna för svensk vapenexport är välkända och behöver inte upprepas här. Från tidigare fall vet vi också att lagens skrivning om "interna strider" inte gäller och således inte heller förhindrar export av vapen till diktaturregimer som terroriserar och förtrycker det egna folket. Det har gällt under både den socialdemokratiska och den nuvarande regeringens tid. Om läget i en stat är "stabil" så är det tillåtet att exportera svenska vapen dit. Hur stabiliteten upprätthålls, även om det sker genom terror, politiska mord och allmänt förtryck av oliktankande, har ansetts som en underordnad fråga.

Svensk-brasilianska handelskammaren är en privat intresseorganisation som tillvaratar svenska företags intressen. Skrivningen i dessa dokument ger ändå anledning till vissa frågeställningar. Pågår det, under rådande kris, en uppmjukning av regeringens inställning till vapenexport, "till att se det mera kommersiellt"? Är det för den borgerliga regeringen, liksom det var för den socialdemokratiska, ointressant hur en regim behandlar sina egna medborgare när frågor om vapenexport avgörs? Efter det senaste årets alla högstämda tal om "männsliga rättigheter" borde så inte vara fallet.

Mot bakgrund av det framförda vill jag fråga handelsministern:

Vilka slutsatser har dragits och vilka eventuella åtgärder har vidtagits i handelsdepartementet med anledning av det refererade remissvaret?

Pågår det någon svensk vapenexport och/eller krigsmaterielexport till Brasilien, och, om så är fallet, vad består den av?

## § 21 Meddelande om frågor

Meddelades att följande frågor framställdes

den 11 januari

**1977/78:245** av *Knut Wachtmeister* (m) till budgetministern om beskattningen av vissa reseförmåner:

Ämnar budgetministern vidta åtgärder för att de ungdomar som i god tro utnyttjat AMS friresor ej i efterhand skall bli beskattade för denna förmån?

**1977/78:246** av *Guðrun Sundström* (s) till bostadsministern om utbyggnad av Kvarnsvedens Pappersbruk:

I en framtid blir det allt viktigare att återvinna pappersavfall. Kvarnsvedens Pappersbruk i Borlänge är ett företag som tog initiativ till att återanvända pappersavfall i tillverkningen. Avtal har tecknats med flera kommuner i Dalarna och utanför länets gränser om att motta returpapper som insamlats. F. n. förbrukas 27 000 ton returpapper i tillverkningen, och företaget förespår en tredubbel användning av returpapper på tio år.

Kvarnsvedens Pappersbruk har nu svårigheter att utöka sin verksamhet, om inte regeringen ger tillstånd till utbyggnad av anläggningen. Ansökan finns inlämnad, och på grund av den arbetssituation som nu är rådande i Borlänge är det angeläget att besked lämnas i denna fråga.

Med anledning därav vill jag fråga bostadsministern:

När tänker regeringen lämna besked till Kvarnsvedens Pappersbruk om en utbyggnad, så att företaget kan utöka sin verksamhet att tillvarata returpapper?

den 12 januari

**1977/78:247** av *Tage Sundkvist* (c) till industriministern om åtgärder för att trygga fortsatt verksamhet inom tekoindustrin:

Svensk textil- och konfektionsindustri har under många år tvingats arbeta under svåra konkurrensförhållanden. Detta har medfört att staten vid flera tillfällen tvingats ingripa för att rädda produktionen och sysselsättningen. Under hösten 1977 beslutade riksdagen på förslag från regeringen om åtgärder som avsåg att lätta trycket på tekobranschen. Dessa åtgärder synes dock inte vara tillräckliga. Som exempel härpå kan nämnas att Strands konfektionsfabrik i Katrineholm avser att fullfölja utfärdat varsel och därmed nedlägga driften i februari månad. Strands är en till alla delar helt modern konfektionsfabrik, som synbarligen har klarat sig bra genom tidigare tekokriser i landet. Detta gör det än angelägnare att åtgärderna nu är av sådan art att även goda företag kan räddas.

Nr 59

Torsdagen den  
12 januari 1978

---

*Meddelande om  
frågor*

*Meddelande om  
frågor*

Med anledning av det anförda vill jag fråga industriministern:

Vilka åtgärder är industriministern beredd att vidta, utöver tidigare gjorda åtaganden inom tekobranschen, för att trygga fortsatt verksamhet i välutvecklade och moderna företag?

**1977/78:248** av *Anton Fågelsbo* (c) till justitieministern om offentliggörande av förteckning över innehavare av frikort hos SAS:

Är justitieministern beredd att för riksdagen redovisa motiven till att förteckningen över tidigare och nuvarande innehavare av frikort hos SAS inte offentliggjorts?

**1977/78:249** av *Bengt Gustavsson* (s) till utbildningsministern om utbyggnaden av museilokaler på Julita gård:

Nordiska museet är som ägare engagerat i utbyggnad av museilokaler på Julita gård i Katrineholms kommun. Närmast aktuell är en andra etapp, som avser ett riksförråd för kulturhistoriskt värdefulla föremål. Dåvarande regering föreslog 6,7 milj. kr. för ändamålet 1975, vilket bifölls av riksdagen 1976. Redan 1975 hade byggnadsstyrelsen fått i uppdrag att med stöd av riksdagens bemyndigande påskynda investeringarna om arbetsmarknadsläget så krävde. Projekteringsarbetet försenades dock. Det är nu av sysselsättningsskäl nödvändigt att arbetet får komma i gång. I regionen är f. n. 43 byggnadsarbetare arbetslösa och 8 varslade om uppsägning om en månad. Ytterligare 15 byggnadsarbetare skulle bli arbetslösa i mars om byggnationen i Julita inte då får komma i gång som länsarbetsnämnden önskar. Byggnadsstyrelsen har med hänvisning till de speciella förutsättningarna i skrivelse till utbildningsdepartementet underställt frågan om projektets utförande regeringens prövning. Då regionens näringsliv brottas med mycket stora svårigheter, vilket självfallet påverkar byggnadsverksamheten i starkt negativ riktning, och då nästa vinter kastar ännu mörkare skuggor framför sig, är ett snabbt och positivt besked i detta ärende nödvändigt.

Med stöd av ovanstående motivering vill jag fråga om utbildningsministern avser att handlägga ärendet så att Nordiska museets byggnation i Julita nu kan få sättas i gång.

**1977/78:250** av *Ulla Ekelund* (c) till jordbruksministern om förslag till riksdagen rörande fritidsbåtar:

Antalet fritidsbåtar i Sverige beräknades 1976 uppgå till 700 000. Det årliga nettotillskottet har under senare år uppgått till ca 40 000 båtar. Två utredningar har sysslat med frågor som rör samhället och fritidsbåtarna.

I den förra utredningen berörs bl. a. statliga och kommunala insatser för båtlivet, miljöproblem, sjösäkerhet samt registrering och avgift för fritidsbåtar. Den senare utredningen behandlar endast registreringsfrågan och framlägger olika alternativ.

Med hänvisning till vad som här anförts vill jag fråga:

När avser statsrådet att presentera förslag med anledning av de utredningar som gjorts?

§ 22 Kammaren åtskildes kl. 16.17.

In fidem

SUNE K. JOHANSSON

*/Solveig Gemert*

**Nr 59**

Torsdagen den  
12 januari 1978

---

*Meddelande om  
frågor*