

**Torsdagen den 8 maj**

Torsdagen den  
8 maj 1980

---

Kl. 12.00

Förhandlingarna leddes till en början av förste vice talmannen.

*Anmälan om  
kompletteringsval  
till utskott*

**§ 1 Anmälan om kompletteringsval till utskott**

FÖRSTE VICE TALMANNEN:

Folkpartiets partigrupp har som suppleant i skatte- och utrikesutskotten under Rune Ångströms ledighet anmält hans ersättare Ulla Orring.

*Meddelande om  
interpellationssvar*

*Om bibehållande  
av energihallen  
vid Lunds tekniska  
högskola*

Förste vice talmannen förklarade vald till

*suppleant i skatteutskottet*

Ulla Orring (fp)

*suppleant i utrikesutskottet*

Ulla Orring (fp)

**§ 2** Justerades protokollen för den 29 april.

**§ 3 Meddelande om interpellationssvar**

*1979/80:176 om belåningen av fastigheter tillhöriga bostadsrättsföreningar*

Bostadsministern BIRGIT FRIGGEBÖ:

Fru talman! På grund av resa och arbetsanhopningen i riksdagen kommer jag inte att ha möjlighet att inom föreskriven tid besvara Rolf Dahlbergs interpellation 176 om belåningen av fastigheter tillhöriga bostadsrättsföreningar. Jag avser att besvara interpellationen måndagen den 19 maj.

**§ 4 Om bibehållande av energihallen vid Lunds tekniska högskola**

Utbildningsministern JAN-ERIK WIKSTRÖM erhöll ordet för att besvara Lennart Petterssons (s) den 15 april anmälda fråga, 1979/80:423, och anförde:

Fru talman! Lennart Pettersson har frågat mig vilka åtgärder jag avser att vidta, eventuellt i samverkan med energiministern, så att den stora

Torsdagen den  
8 maj 1980

---

*Om bibehållande  
av energihallen  
vid Lunds tekniska  
högskola*

energihallen vid Lunds tekniska högskola kan utnyttjas för sitt ändamål och inte läggas ned.

Norra apparathallen, eller energihallen som den också kallas, är belägen i den byggnad som har upplåtits för sektionen för maskinteknik vid tekniska fakulteten vid universitetet i Lund. Hallen dimensionerades, byggdes och utrustades i samband med tillkomsten av tekniska högskolan i Lund. Vid tekniska högskolan i Stockholm och vid Chalmers tekniska högskola i Göteborg finns liknande anläggningar.

Energihallen har utrustats med kvalificerad basutrustning för experiment med ånga, luft och vind samt elsystem. Till basutrustningen krävs försöksutrustning som tillförs inom ramen för olika forskningsprojekt.

Några år efter högskolans utbyggnad visade det sig att verksamheterna inte fick den omfattning som svarade mot hallens prestanda och utrustning. Det löpande underhållet och driften krävde dessutom ansevärliga resurser. Sammantaget ledde detta till olika utredningar om hallens organisation, ekonomi och användbarhet.

I proposition 1975/76:100 (s. 312) beräknade föredragande statsrådet ytterligare medel för driften av nämnda energihall.

I syfte att undersöka förutsättningarna för ett mer vidsträckt utnyttjande av energihallen tillsatte rektorsämbetet vid universitetet i maj 1978 en ledningsgrupp för energihallen med representanter för rektorsämbetet, fakulteten, sektionen, personalorganisationerna och de forskarstuderande. Ledningsgruppen genomförde bl. a. en enkät rörande intresset och behovet av att utnyttja hallen. Ledningsgruppens bedömning blev att lämpliga forskningsprojekt saknas.

Mot denna bakgrund har rektorsämbetet för drygt en månad sedan beslutat i enlighet med ledningsgruppens förslag att all tyngre utrustning i hallen skall avställas från lokal användning fr. o. m. den 1 juli 1980 samt att inga ytterligare resurser för underhåll av denna utrustning anslås. Vidare beslöts att den disponibla golvytan i hallen skall reserveras för andra ändamål.

Jag anser att det är olyckligt att stora resurser under lång tid bundits för forskning som inte kommit i gång. Jag kan inte ha någon annan uppfattning än rektorsämbetet i denna fråga så länge som forskningsverksamheten inom den tekniska fakulteten är mer betjänt av att utnyttja den disponibla golvytan i hallen för andra ändamål. Som lokalresurs kvarstår ju energihallen. Om universitetet i ett senare skede kan styrka behov av forskningslokaler inom energiområdet bör det rimligen kunna tillgodoses genom om disposition av befintliga lokaler eller genom komplettering av lokalbeståndet.

Att i dagsläget satsa omkring 3 milj. kr. på upprustning av basutrustning i energihallen är inte rimligt om den sedan inte kommer till användning för avsett ändamål. Huruvida basutrustningen kan användas i annat sammanhang eller på annat håll får bli en fråga mellan berörda myndigheter.

LENNART PETTERSSON (s):

Fru talman! Jag ber att få tacka för svaret.

Alla är överens om att vi nu måste satsa större resurser än någonsin tidigare på forskning och utveckling både när det gäller alternativa energikällor och när det gäller en effektivare energianvändning. I fråga om kärnkraften har vi en frist till senast år 2010, då det sista kärnkraftverket skall vara avvecklat, och det är en kort period i dessa sammanhang. Beträffande oljan måste vi starta marschen ut ur oljeberoendet omedelbart.

Det är mot den bakgrunden angeläget att de resurser för energiforskning som finns väl tas till vara. Den stora energihallen vid Lunds tekniska högskola med dess apparatur och bemanning är just en sådan energiforskningsresurs som inte bör få förfaras, men det är nu risk för att den läggs ner i brist på ekonomiska medel – i själva verket är situationen allvarligare än så, vilket framgår inte minst av utbildningsministerns svar.

I min fråga har jag tagit upp den akuta situationen när det gäller energihallen i Lund, och jag måste säga att det är ett beklagansvärt svar jag har fått av utbildningsministern. Det innebär i klartext: Lagg ner energihallen – samhället är inte intresserat! Detta kan inte vara vare sig en rimlig forskningspolitik eller en rimlig energipolitik.

Nästa år skall regering och riksdag fatta beslut om nya stora anslag för energiforskningen. Jag tycker att regeringen skulle få en dålig start på detta område, om det första konkreta resultatet blev att man tvingades lägga ner den stora energihallen vid Lunds tekniska högskola. Att skrota den stora utrustningen för energiforskning och lägga ner energihallen och att i ett senare skede, som utbildningsministern antyder i svaret, på nytt öppna lokalerna för forskning på det här angelägna området kan inte vara en vettig politik eller ett rimligt sätt att använda samhällsliga resurser. Min allvarliga vädjan till utbildningsministern är därför: Se i varje fall till att en viss ytterligare tid anslås för frågan om energihallen och försök att få fram anslagen på något sätt. Ta sedan upp frågan om energihallens utnyttjande med energiministern och diskutera vilka insatser de olika energiforskningsorganen under honom kan göra för att jämna vägen.

Jag tycker detta är en ytterst allvarlig sak, och jag vill sluta med att fråga utbildningsministern om man inom utbildningsdepartementet verkligen har tagit upp frågan om energihallen i Lund med industridepartementet och med energiministern.

Utbildningsministern JAN-ERIK WIKSTRÖM:

Fru talman! Jag är säker på att Lennart Pettersson har tagit del av handlingarna i ärendet och att han är medveten om att det råder fullständig enighet i ledningsgruppen vid Lunds universitet i den här frågan.

Det finns sedan ett stort antal år en energihall som aldrig har använts för forskningsprojekt. Vid den inventering som man har gjort har det visat sig att det inte finns några aktuella forskningsprojekt som kan förläggas till denna lokal, trots att ungefär 30 milj. kr. i energiforskningsmedel står till förfogande för universitetet i Lund. I det läget har man sagt att man inte

Nr 139

Torsdagen den  
8 maj 1980

---

*Om bibehållande  
av energihallen  
vid Lunds tekniska  
högskola*

Torsdagen den  
8 maj 1980

---

*Om bibehållande  
av energihallen  
vid Lunds tekniska  
högskola*

rimligen kan rusta upp en hall för projekt som inte existerar i sinnevärlden.

Hallen finns ju kvar som en fysisk realitet. I samma stund som relevanta forskningsprojekt dyker upp kommer man från universitetets sida säkert inte att ha något emot att lokalisera dem till denna hall. Men förutsättningen är att det finns några aktuella forskningsprojekt.

I den här frågan kan jag inte rimligen ha någon annan bedömning än den som gjorts av dem som ansvarar för universitetet i Lund.

LENNART PETTERSSON (s):

Fru talman! Ledningsgruppen vid universitetet i all ära, men samhället har ju faktiskt att föra en energipolitik. Ett av målen för den politiken är att forskningen skall ges högsta prioritet, och då ankommer det naturligtvis på de ministrar som har inflytande i de här sammanhangen att driva dessa frågor, även om ledningsgruppen vid Lunds universitet i det här fallet skulle ha en annan uppfattning.

Påståendet att det inte finns några aktuella forskningsprojekt för vilka man skulle kunna utnyttja energihallens stora kapacitet får betraktas som helt gripet ur luften. Är det något vi behöver göra i Sverige under de kommande åren, så är det ju just att satsa hårt och intensivt på olika slag av energiforskning, både för att åstadkomma en effektivare energianvändning och för att få fram alternativa energikällor. Här måste rimligen en så stor resurs som energihallen i Lund kunna göra en insats. Jag vädjar till utbildningsministern att tillsammans med energiministern försöka jämna vägen för forskningsanslag, eftersom hela vårt samhälle måste inriktas på en ökning av satsningarna på det här området. Regeringen måste ha ett övergripande ansvar i denna fråga.

Utbildningsministern JAN-ERIK WIKSTRÖM:

Fru talman! Det är faktiskt så, att vi i all enighet har beslutat om att ansvaret för stödet till olika projekt ligger på forskningsråden och universitetet. Det är alltså ganska märkligt när Lennart Pettersson säger att vi, trots att vi har ställt lokaler och medel till förfogande, också skall gå in och i detalj styra vilka projekt som skall sättas i gång. Detta är en alldeles orimlig tanke. Jag är säker på att Lennart Pettersson i ett något lugnare sammanhang också delar denna min slutsats. Självfallet är det orimligt att vi här bättre än ledningsgruppen vid Lunds universitet – där detta beslut har fattats i full enighet – skall kunna bedöma hur man bör använda en enskild lokal i Lund.

LENNART PETTERSSON (s):

Fru talman! Ledningsgruppen har uppenbarligen utgått från den aktuella situationen, men vi vet ju alla vilka arbetsuppgifter vi står inför på energiforskningsområdet. Vi vet att en ny och mycket stor satsning på energiforskningen måste göras nästa år, och då kommer de olika resurserna att behövas. Jag begär inte av utbildningsministern att man skall sätta sig på

forskningsråd och andra organ utan allvarligt undersöka förutsättningarna att brygga över tills det här stora, nya forskningsprogrammet kommer i stället för att ha energihallen nedlagd under kanske ett år. När forskningsprojektet sedan kommer skall man på nytt bygga upp samma utrustning som man alldeles nyss skrotat. Jag tycker att detta är en kortsiktig och felaktig politik med hänsyn till de stora energiforskningsuppgifter som vi nu står inför.

Utbildningsministern JAN-ERIK WIKSTRÖM:

Fru talman! Såvitt jag förstår kommer energihallen att stå kvar. Bli det fråga om intressanta forskningsprojekt, är jag säker på att man också kommer att kunna få utrustning för dem.

LENNART PETTERSSON (s):

Fru talman! Men det står ju, utbildningsminister Wikström, i ert eget svar att ni inte har några invändningar och att man kommer att skrota den utrustning som nu finns för att bedriva avancerad energiforskning. Detta kan ju icke vara i överensstämmelse med utslaget vid folkomröstningen. Regeringen måste tänka sig för på det här området.

Utbildningsministern JAN-ERIK WIKSTRÖM:

Fru talman! Nej, det står inte så i mitt svar, utan det står att jag inte kan ha någon annan uppfattning än ledningsgruppen i Lund, dvs. att det inte kan vara klokt att i dagens läge satsa ytterligare 3 milj. kr. på utrustning för ett projekt som icke existerar i sinnevärlden.

LENNART PETTERSSON (s):

Fru talman! Jag tror inte att det behövs några 3 milj. kr. för att nödortfött klara energihallen det här året, tills vi får ett slutgiltigt bevis på om utbildningsministern eller jag har rätt när det gäller frågan om huruvida det behövs ytterligare energiforskningsresurser i det här landet.

Överläggningen var härmed avslutad.

## **§ 5 Om inställande av planerade provborrningar i Kynnefjäll i Bohuslän**

Statsrådet CARL AXEL PETRI erhöll ordet för att besvara *Marie-Ann Johanssons* (vpk) den 24 april anmälda fråga, 1979/80:439, och anförde:

Fru talman! Marie-Ann Johansson har frågat mig om jag avser att vidta några åtgärder för att inställa de enligt henne till synes meningslösa provborrningarna i Kynnefjäll.

Programrådet för radioaktivt avfall har inom ramen för sin verksamhet beslutat att genomföra ett projekt som syftar till att lokalisera bergpartier som har lämpliga egenskaper för slutförvaring av högaktivt avfall eller använt

Torsdagen den  
8 maj 1980

---

*Om inställande  
av planerade prov-  
borrningar i Kyn-  
nefjäll i Bohuslän*

kärnbränsle. Projektet omfattar åtta till tio bergpartier på olika platser i Sverige och beräknas pågå under större delen av 1980-talet. De planerade undersökningarna av Kynnefjäll är de första inom ramen för detta projekt.

Regeringen har den 6 mars i år godkänt ett av programrådet fattat beslut om att anslå medel till undersökningarna i Kynnefjäll. Programrådet kunde nämligen inte utan regeringens godkännande beställa det aktuella forskningsprojektet, då kostnaderna för projektet beräknades överstiga 2,5 milj. kr.

Resultatet av folkomröstningen i kärnkraftsfrågan innebär att högst 12 kärnkraftsreaktorer kan tas i drift i Sverige. Dessa reaktorer kommer att producera radioaktivt avfall i form av bl. a. använt kärnbränsle. Självfallet måste detta tas om hand och förvaras på ett säkert sätt. Kraftföretagen har visat en metod för förvaring av högaktivt avfall i berggrunden. Metoden har av regeringen förklarats uppfylla villkorstagets krav.

Det är av största betydelse att det geologiska underlaget är av sådan art att man vid ett framtida beslut om lokalisering av ett s. k. slutförvar för högaktivt avfall eller använt kärnbränsle kan förlägga detta till en plats där högsta möjliga säkerhet mot läckage av radioaktivt material föreligger. De undersökningar som skall ske vid bl. a. Kynnefjäll är ett led i arbetet att finna sådana platser. Först när resultatet av de planerade geologiska undersökningarna föreligger blir det aktuellt att ta ställning till var en lokalisering av ett slutförvar kan ske.

Programrådet, som har inhämtat nödvändiga tillstånd, bör mot denna bakgrund inte nekas rätten till att genomföra de geologiska undersökningarna vid Kynnefjäll.

MARIE-ANN JOHANSSON (vpk):

Fru talman! Som vi hörde nu av energiministern är Kynnefjäll i Bohuslän ett av de områden där programrådet för radioaktivt avfall avser att starta provborrningar – för att se om man där kan förvara radioaktivt avfall.

De här borrningarna har mött hårt motstånd från ortsbefolkningen, och några provborrningar har ännu inte kunnat starta. Man tycker inte att Kynnefjäll är en lämplig plats för slutförvaring av avfallet – naturligt nog. Protesterna har mötts med undanlidande besked från programrådet. I Dagens Nyheter den 20/4 kunde man läsa att PRAV uttalat att det med stor sannolikhet knappast blir Kynnefjäll som väljs som atomsopstation. När programrådet nu i måndags hade ett informationsmöte med aktionsgruppen Rädda Kynnefjäll sade en talesman för programrådet följande enligt pressen:

”Jag är nämligen fullt övertygad om att det aldrig blir någon atomsopstipp på Kynnefjäll . . . Jag tänker då på riksplanen för norra Bohuslän, det principuttalande mot provborrningar, som gjorts av Tanums kommun samt att Kynnefjäll är klassificerat som naturskyddat område.”

Man säger också enligt pressen:

”Vår avsikt är inte att undersöka berget för att anlägga en sopstation för

atomavfall. . . vi vill borra för att orientera oss om berggrunden och för att utveckla våra undersökningsmetoder vid borringar på andra platser.”

Med de här uttalandena som grund tycker man att det är bortkastade pengar att borra i Bohuslän. Det är inte meningen att man skall förvara något avfall där.

Det låter ju litet annorlunda än de upplysningar som jag har fått från upplysningstjänsten och det som Carl Axel Petri nu sade.

Av det framgår ju helt klart att borringarna är ett led i försöken att hitta lämpliga platser för slutförvaring av radioaktivt avfall och att dimridäerna bara är ett försök att hindra befolkningen att med alla till buds stående medel stoppa borringarna.

Jag tycker att energiministerns svar i dag visar att aktionsgruppen Rädda Kynnefjäll har rätt i att man, om man skall stoppa förvaringen av avfall i Kynnefjäll, redan nu måste stoppa provborringarna.

Även om jag nu tackar för svaret vill jag ändå beklaga det svar jag har fått i dag. Det är visserligen rent besked. PRAV:s undanflykter är ett sätt att lugna befolkningen, så att borringarna kan komma i gång. Jag vill sluta med att fråga energiministern om han delar de uppfattningar som nu senast framförts från PRAV, nämligen att det inte alls är meningen att man skall förvara något avfall i Kynnefjäll. Och, om så är fallet, inser han inte att man redan nu borde stoppa borringarna och ge befolkningen ett lugnande besked?

Statsrådet CARL AXEL PETRI:

Fru talman! Jag vill först understryka att vad det är fråga om här är en ren undersökningsverksamhet. Borringarna är ett led i arbetet på att få fram en så säker slutförvaring som möjligt av använt kärnbränsle i Sverige. Man söker efter den plats som är lämpligast och behöver ett utredningsmaterial för att bedöma det.

Vad det gäller här är fem borrhål, det har jag tagit reda på. Borrhålen kommer efter försökens slutförande att kunna tillslutas med en platta som är mindre än en kvadratmeter. Borringarna kommer alltså att göra mycket litet ingrepp i naturen. Det är som sagt ett led i undersökningen, det vill jag som svar till Marie-Ann Johansson säga.

Om man överallt sade nej till sådana här borringar, som PRAV har funnit erforderliga utifrån sin erfarenhet, får man helt enkelt inte fram något tillfredsställande underlag för de säkerhetsbedömningar som i dagens läge är absolut nödvändiga. Vi har ju bestämt att vi skall ha tolv kärnkraftverk i vårt land.

De här undersökningarna kan mycket väl visa att det är olämpligt att förvara avfall i Kynnefjäll. Så mycket bättre! Men jag tycker det borde vara ett intresse för alla att få fram ett så objektivet underlag som möjligt för bedömningen av denna mycket viktiga fråga.

MARIE-ANN JOHANSSON (vpk):

Fru talman! Ja, det är så att vi skall ha tolv kärnkraftverk, och avfallet skall förvaras någonstans. Men provborrar man i Kynnefjäll, är det en tänkbar

Nr 139

Torsdagen den  
8 maj 1980

---

*Om inställande  
av planerade prov-  
borringar i Kyn-  
nefjäll i Bohuslän*

*Om yttrande- och informationsfriheten vid konflikter på arbetsmarknaden*

plats. Provborrar man inte, kommer Kynnefjäll inte att bli förvaringsplats för avfall. Det kan vi väl vara överens om. Som PRAV har uttryckt det: detta är ingen lämplig plats. Man tror över huvud taget inte att man kommer att förvara avfall där. Varför inte då redan nu stoppa borringarna och lugna befolkningen, eftersom man ändå inte tycker att man skall förvara avfallet på Kynnefjäll? Jag kan citera programrådet igen: "Jag är nämligen fullt övertygad om att det aldrig blir någon atomsoptipp på Kynnefjäll -- --." Varför fortsätter man då borringarna? Varför inte i stället borra någon annanstans i så fall?

Statsrådet CARL AXEL PETRI:

Fru talman! PRAV har gjort en framställning, grundad på vetenskapliga bedömningar, att få göra denna borring. Vad som kan förekomma i ett och annat pressuttalande vill jag inte kommentera. Men det är utifrån dessa bedömningar som jag har gjort mina uttalanden här.

MARIE-ANN JOHANSSON (vpk):

Fru talman! Jag kan bara med beklagande konstatera att man har rätt från aktionsgruppens sida. Enda möjligheten är nu att stoppa borringarna för att säkert eliminera riskerna för att man skall få förvaring av atomavfall i Kynnefjäll.

Överläggningen var härmed avslutad.

## **§ 6 Om yttrande- och informationsfriheten vid konflikter på arbetsmarknaden**

Justitieministern HÅKAN WINBERG erhöll ordet för att besvara Bertil Fiskesjö's (c) den 30 april anmälda fråga, 1979/80:444, och anförde:

Fru talman! Bertil Fiskesjö har frågat mig

1. om jag delar hans oro över de allvarliga reella inskränkningar i yttrandefriheten och informationsfriheten som har uppkommit som en följd av konflikterna på arbetsmarknaden och

2. vilka åtgärder som regeringen anser sig kunna vidta för att yttrandefrihet och informationsfrihet i nuläget och för framtiden skall kunna garanteras bättre även under konflikter på arbetsmarknaden.

Det är nog svårt att undvika att massmedierna drabbas av störningar under konflikter på arbetsmarknaden av det slag som det nu är fråga om. Men det är enligt min mening en självklarhet att det fria meningsutbytet och den allsidiga upplysningen – båda grundvalar för folkstyrelsen – måste i det väsentliga fungera också i ett konfliktläge. Inte minst är det viktigt att information om konflikternas verkningar och om förhandlingsarbetet kan nå ut till allmänheten. Det är också angeläget att tvistefrågorna belyses från olika håll, så att de som är indragna i konflikterna och de som står vid sidan om kan göra sina egna, självständiga bedömningar.

Skulle det läggas kännbara hinder i vägen för massmediernas möjligheter att lämna nyheter och information och att förmedla olika åsikter, står vi alltså inför en mycket allvarlig situation. Särskilt alarmerande vore det om stridsåtgärder avsiktligt utformas så att vissa meningsriktningar undertrycks eller massmediernas självständighet i nyhets- och opinionsförmedlingen hotas.

I ett läge som dagens har parterna på arbetsmarknaden ett stort ansvar. Jag anser mig kunna förutsätta att parterna – som i konflikterna själva tar i anspråk grundlagsfästa rättigheter – särskilt besinnar sitt samhällsansvar för att yttrandefriheten och informationsfriheten kan utövas på det sätt som våra grundlagar vill värna om. Situationen är inte sådan att något ingripande från regeringens sida är aktuellt.

När konflikterna har avbrutits kan det finnas anledning både för parterna på arbetsmarknaden och för statsmakterna att överväga om gällande ordning är tillfredsställande eller om ändringar bör komma till stånd.

---

*Om yttrande- och informationsfriheten vid konflikter på arbetsmarknaden*

BERTIL FISKESJÖ (c):

Fru talman! Jag ber att få tacka justitieministern för svaret på min fråga.

Det är ett slags absurt tillstånd som råder i vårt land just nu; det tycks de flesta vara ense om. Vad som är särskilt uppenbart och som borde ge anledning till en förutsättningslös diskussion om arbetsklikterna i det moderna samhället är att konflikterna inom nästan varje område där de sätter in får svåra återverkningar för tredje man. Det är en rätt självklar följd av det ömsesidiga beroende som råder mellan olika sektorer i samhället. Konflikterna skadar i första hand vårt land som helhet, inte de förhandlingsparter som man på ömse håll vill komma åt.

De hårda indirekta verkningarna visar sig inte minst på det område som jag tagit upp i min fråga. Den pågående konflikten gäller inte massmedias avtalsområden. Men trots detta har hela massmediasektorn redan drabbats mycket hårt, och om konflikterna pågår en tid kan verkningarna bli än mer omfattande.

Vi vet hur läget är. Sändningarna i radio och TV är nedskurna till ett minimum, tidningarna har blivit tunnare, i vissa delar av landet kan inte tidningar eller post över huvud taget distribueras. Som jag framhåller i min fråga och som justitieministern även understryker i sitt svar är det ju i en konfliktsituation alldeles särskilt viktigt att allmänheten kan få en mångsidig och omfattande information om vad som är på gång och att en omfattande debatt kan föras just om konflikten i massmedia.

Men frågan har också en mycket viktig principiell dimension. Vi har med rätta i vårt land ansett att en fri opinionsbildning, tryckfrihet, yttrandefrihet och informationsfrihet är så grundläggande och omistliga beståndsdelar i vårt demokratiska samhällsskick att vi gett dessa friheter ett mycket långtgående skydd i grundlag och annan lag.

Så upplever vi plötsligt hur en rad faktiska omständigheter i samband med

Torsdagen den  
8 maj 1980

---

*Om yttrande- och  
informationsfri-  
heten vid konflik-  
ter på arbetsmark-  
naden*

en arbetsmarknadskonflikt kan sätta det reella innehållet i alla dessa rättigheter i gungning. Vad är det för mening med det långtgående lagskyddet, kan vi fråga oss, när redan mycket begränsade grupper enväldigt kan besluta att TV- och radiosändningar skall stoppas, att tidningar inte får distribueras, att debatten skall strypas? Särskilt olustigt är det naturligtvis när man på fullt allvar diskuterat och krävt att aktionerna skall kunna användas för att kapa bort nyheter eller rapporteringar som man ogillar. Det är tendenser till förhandscensur som strider mot alla principer för tryck- och yttrandefrihet som vi hittills hyllat i vårt land.

Även om man nu tydligen har besinnat sig något när man börjat inse vilka värden som hotas, är ändå det som kan hända ytterligare på det här området mycket oroande. Pappersleveranserna är i fara – en del tidningar har papper endast för några dagar – och någon generell dispens har inte lämnats för pappersleveranser enligt vad som uppges i dagens tidningar. Och utan papper kan inga tidningar tryckas. Svårigheterna på distributionssidan blir värre för varje dag, och vid ett stopp för bensin- och oljeleveranserna stoppas distributionen i stort sett helt.

Justitieministern hänvisar till det ansvar som parterna på arbetsmarknaden har. Detta ansvar kan icke nog understrykas. Samtidigt hyser han uppenbarligen förhoppningar om att parterna skall börja leva upp till detta ansvar.

Med anledning av detta skulle jag vilja ställa ytterligare ett par frågor till justitieministern:

Har justitieministern några särskilda skäl att anta att konfliktåtgärderna i fortsättningen skall utformas så att massmediasektorn inte ytterligare drabbas?

Har justitieministern några skäl att anta att de redan införda begränsningarna på området snart skall kunna lättas?

Justitieministern HÅKAN WINBERG:

Fru talman! Bertil Fiskesjö har ställt två frågor. Som svar på den första frågan har jag konstaterat att jag delar hans oro över de här allvarliga inskränkningarna. Den andra frågan gäller vilka åtgärder regeringen eventuellt skulle vidta. Det framgår av mitt svar att jag inte tycker att det f. n. finns någon anledning att vidta några åtgärder.

Som svar på Bertil Fiskesjös följdfrågor kan jag konstatera att man i vida kretsar har tagit avstånd från tänkbara stridsåtgärder som skulle diskriminera vissa åsiktsriktningar eller som kan sägas ha en censurliknande karaktär. Jag hänvisar återigen till att parterna på arbetsmarknaden – vi har en lång tradition på detta område – har visat stort samhällsansvar och att man därför i denna heta situation inte bör rusa iväg och vidta åtgärder som skulle strida mot vad jag tror att vi är eniga om, nämligen att både informations- och yttrandefriheten måste få verka.

Om vi ser till framtiden får vi, som jag också sagt i svaret, när det hela återgått till ett normalt läge se om det finns anledning att titta på de regler som nu gäller och bedöma om man skall gripa in med lagstiftningsåtgärder

eller om man – vilket kan vara nog så viktigt – skall sträva efter att parterna på området träffar avtal som gör att sådana här riskmoment inte behöver uppkomma i framtiden.

BERTIL FISKESJÖ (c):

Fru talman! Jag tackar för dessa kompletterande kommentarer.

Det är naturligtvis bra att man nu hos inblandade parter har insett hur barockt det är att försöka använda stridsåtgärder för att åstadkomma något slags förhandscensur över vad som skall få yttras eller publiceras i vårt land. Men det är naturligtvis väldigt illa om – ifall konflikterna fortsätter – vi får en utveckling som gör att t. ex. tidningstryckandet inte kan fortsätta på grund av pappersbrist eller att tidningar och annat informationsmaterial inte kan distribueras på grund av att man inte har bensin och olja till sina fordon.

Jag tycker att vi börjar närma oss en punkt där vi som vakthållare av vårt öppna och fria demokratiska system inte utan vidare kan äse hur konflikten rullar vidare.

Vad sedan gäller framtiden är det för min del alldeles uppenbart att det som redan inträffat ger oss god anledning att noga tänka över om vi inte genom en översyn av gällande lagstiftning kan få fram regler som på ett bättre sätt än vad som nu är fallet kan tillgodose de krav vi har på en fri debatt och ett fritt informationsutbyte.

Överläggningen var härmed avslutad.

## § 7 Om samordning av vissa flygprojekt

Industriministern NILS ÅSLING erhöll ordet för att besvara *Hilding Johanssons* (s) den 15 april anmälda fråga. 1979/80:426, och anförde:

Fru talman! *Hilding Johansson* har frågat mig vilka åtgärder regeringen har vidtagit eller avser att vidta för samordning mellan det svenska civila flygprojektet *Commuter* och den civila motorutvecklingen på *Volvo Flygmotor*.

Enligt vad jag kan förstå föranleds *Hilding Johanssons* fråga av att *Saab-Scania* f. n. överväger vilken typ av motor som skall användas i det civila passagerarflygplan som utvecklas i samarbete mellan *Saab-Scania* och *Fairchild Industries* i USA. Det är ingen hemlighet att ett av alternativen är den gasturbinmotor för propellerdrift som utvecklas i samarbete mellan *Volvo Flygmotor* och *The Garrett Corporation* i USA.

Jag vill för herr *Johansson* inledningsvis påpeka att det av *Saab* och *Fairchild* tillverkade planet skall säljas kommersiellt på världsmarknaden. Det är därför av yttersta vikt att planet verkligen får en motor som är anpassad till flygplanets prestanda i övrigt. Detta är också betydelsefullt för att den satsning som staten gjort på civil flygplansproduktion vid *Saab-Scania* verkligen skall bli framgångsrik. Den kommersiella avvägningen mellan pris, prestanda och övriga leveransvillkor för den tilltänkta motorn måste göras av

Nr 139

Torsdagen den  
8 maj 1980

---

*Om samordning  
av vissa flygpro-  
jekt*

Torsdagen den  
8 maj 1980

---

*Om samordning  
av vissa flygpro-  
jekt*

företagen själva.

Jag är inte villig, och jag har inte heller formella möjligheter, att påverka detta tekniska och kommersiella beslut som andra än jag är mer kvalificerade att fatta. Jag är naturligtvis intresserad av att den motor som med statlig delfinansiering utvecklas i Trollhättan också blir en kommersiell framgång, men den måste hävda sig på sina egna tekniska och kommersiella meriter. I enlighet med bestämmelserna i avtalet mellan staten och Saab-Scania avser jag att hålla mig informerad om motorvalet och de bedömningar som därvid gjorts.

**HILDING JOHANSSON (s):**

Fru talman! Jag vill tacka industriministern för svaret på min fråga. Bakgrunden till denna, som jag i enlighet med anvisningarna har gjort mycket kort, är att staten skall stödja utvecklingen på det aktuella området. Vi har inte bara en flygplansindustri utan också en flygmotorindustri i Sverige. För mig ter det sig naturligt att man skall åstadkomma en samverkan, såväl för att utvinna största möjliga effekt av den statliga stimulansen och det statliga stödet för den tekniska utvecklingen i Sverige som för att få till stånd den största sysselsättningsmässiga effekten av åtgärderna.

Jag antar att industriministern och jag är intresserade av att dessa industrier, som varit hårt inställda på militär produktion, i ökad utsträckning kan gå över till civil produktion. Men om det nu inte blir någon samverkan kan detta leda till att den ena delen, flygmotorindustrin, inte får möjlighet att utvecklas.

Självfallet delar jag industriministerns uppfattning att den motor det gäller skall vara anpassad till flygplanets prestanda i övrigt. Det måste bli fråga om en prövning av prestation och pris. Men jag måste säga att jag är besviken över svaret. Det andas en inställning som jag måste beteckna som präglad av höggradig inaktivitet, ja, passivitet. Jag måste efter att ha fått detta svar slå fast att regeringen inte genom sin industriminister är villig att göra någonting och att den inte heller har gjort någonting. På sin höjd är industriministern en intresserad observatör.

Det skulle vara underligt om man inte utnyttjade den i avtalet inskrivna möjligheten att få information om motorval och bedömningar som gjorts. Jag måste fråga industriministern: Finns det inte utrymme för något litet större aktivitet på detta område? Delar inte industriministern min mening att det är ett värde för den svenska nationen att man kan få till stånd en samordning på denna punkt? I andra länder förekommer ju sådana arrangemang. Varför skall vi inte genomföra något sådant i Sverige utan här begränsa oss enbart till observationer?

**Industriministern NILS ÄSLING:**

Fru talman! Jag delar Hilding Johanssons allmänna inställning att det är önskvärt att svensk industri inom flygsektorn liksom inom andra områden samarbetar för att nå ökad internationell slagkraft. Men med tanke på att

Hilding Johansson är väl förfaren när det gäller konstitutionella frågor är jag litet förvånad över att han karakteriserar mitt svar som präglad av inaktivitet. Förutsättningen för att svensk industri skall, på det sätt som vi alla önskar, utvecklas fortsättningsvis mot ökad konkurrenskraft är att politiker inte träder i företagsledningarnas ställe och tar ansvar för t. ex. den tekniska eller kommersiella utvecklingen.

Det måste vara företagen själva som skall ta ansvar och känna den stimulans som ligger i uppgiften att i en fri internationell konkurrens hävda sin ställning. Jag håller mig fortlöpande informerad om situationen på det här området, och jag vågar på grundval av den information jag har vara förhoppningsfull även i denna speciella fråga. Jag tror alltså att det skall finnas goda förutsättningar för Volvo Flygmotor att också på detta område följa med i den internationella konkurrensen. Jag vill inte dela den pessimistiska syn i denna fråga som Hilding Johansson har givit uttryck för. Jag tror att det finns anledning till en försiktig optimism.

HILDING JOHANSSON (s):

Fru talman! Det är tydligt att industriministern och jag har samma uppfattning om att den svenska civila flygindustrin skall utvecklas. Jag är inte pessimistisk, för jag är också medveten om Volvo Flygmotors inneboende förmåga att hävda sig även kommersiellt. Men min optimism skulle vara betydligt större om industriministern utvecklade något större aktivitet på det här området. Det behövs ett samarbete, men ett samarbete uppstår inte av sig självt. Naturligtvis fordrar inte jag att industriministern skall träda i industriledningens ställe och tekniskt och kommersiellt bedöma frågorna. Men industriministern kan verka för ett samarbete. Det innebär inte att industriministern träder utanför de konstitutionella ramar som finns för en svensk regering. Givetvis kan industriministern inte handla utan samråd med regeringen, men nog har industriministern möjligheter att få regeringen med på åtgärder som leder till en samordning på det här området.

I själva verket betraktar jag det som bekymmersamt ur ren nationell synpunkt att vi, i en liten nation som Sverige, inte får till stånd ett bättre samarbete på det här området. Vi har inte råd med en-industrisatsningar när i praktiken fler industrier verkar på området.

Industriministern NILS ÅSLING:

Fru talman! Jag vill på nytt vitsorda att jag delar Hilding Johanssons uppfattning om det angelägna i att den civila flygplanstillverkningen och motortillverkningen kan utvecklas. När det gäller hur regeringen skall agera i en sådan här fråga har jag dock principellt en helt annan uppfattning.

Vi har påskyndat förhandlingen om delfinansieringen av båda dessa projekt. Vi fattade i realiteten ett regeringsbeslut innan flygdelegationen hade avlämnat sitt betänkande. Vi inledde tidigt förhandlingar med företagen för att uppmuntra till beslut och engagemang från deras sida i det samverkansprojekt det här är fråga om. Vi har alltså möjliggjort finansieringen av dessa projekt så att företagen skulle ha de finansiella möjligheterna

Torsdagen den  
8 maj 1980

---

*Om samordning  
av vissa flygpro-  
jekt*

att engagera sig i detta samarbete.

Sedan är det fråga om företagens tekniska och ekonomiska kompetens. Där skall staten inte föreskriva hur företagen skall agera – det vore, som jag sade tidigare, att sätta sig i företagsledningarnas ställe, och det tror jag vore olyckligt. I den speciella fråga i Hilding Johansson tar upp gäller diskussionen dessutom den tekniska specifikationen i det här speciella motorvalet. Det är minsann inte någon fråga man kan lösa på politisk väg. Den frågan måste teknikerna och de som har det affärsmässiga ansvaret självständigt ta ställning till.

HILDING JOHANSSON (s):

Fru talman! Självfallet kan man inte koppla bort teknikerna – det har jag heller inte avsett. Men industriministern kan lyssna till teknikerna, inhämta deras synpunkter, och från den utgångspunkten agera politiskt. Jag reagerar faktiskt mot den passivitet som kännetecknar industriministerns handlande på den här punkten. Jag är naturligtvis glad över att han har samma grundinställning som jag och att han är intresserad av att det händer något på detta område. Men detta intresse måste återspeglas i aktiva insatser. Det finns läncer där man har långtgående föreskrifter på det här området. Såvitt jag inte har blivit fel underrättad har den liberala regeringen i Canada ställt upp som villkor att man för att få utvecklingsstöd till en flygplansutveckling skall använda sig av motorer som delvis tillverkas i Canada.

Industriministern NILS ÅSLING:

Fru talman! Får jag till sist säga att jag har fortlöpande kontakt med Volvo Flygmotor. Jag har för Volvo Flygmotors ledning uttryckt regeringens önskemål om att man där gör allt vad man kan för att tekniskt tillgodose de krav på val av motor som flygplansprojektet förutsätter.

Men om vi skall gå ett steg till och så att säga lagstifta eller föreskriva och villkora val av motor löper man ju risken att hela flygplansprojektet, i händelse man inte kommer överens om de tekniska specifikationerna, minskar sin internationella slagkraft. Det är egentligen att göra ont värre. Här måste ändå teknikerna till sist tillsammans med de kommersiellt ansvariga avgöra vad som är den optimala lösningen för att varje projekt skall nå maximal framgång. Det vore mycket olyckligt, tror jag, om vi följde den kanadensiska modellen. Jag vågar påstå att det finns talrika exempel, där regeringar har inskridit och på detta sätt föreskrivit komponenter vid leveranser, vilket har medfört en sänkt konkurrenskraft och alltså i realiteten haft motsatt verkan mot den avsedda.

HILDING JOHANSSON (s):

Fru talman! Får jag till sist säga två saker.

För det första tycker jag att man nog med regeringens medverkan skulle kunna få till stånd en samverkan, om man går på linjen att den svensktillverkade motorn svarar mot de prestanda som man har rätt att kräva här och har ett rimligt pris. Kunde det inte under sådana förhållanden vara

naturligt att regeringen verkade för att man får en samordning till stånd?

För det andra skall jag försöka gå in på industriministerns våglängd och säga: Försök vid nästa kontakt att påverka förloppet, så att vi får en lösning som, tror jag, både industriministern och jag innerst inne önskar skall komma till stånd.

Överläggningen var härmed avslutad.

### § 8 Föredrogs och hänvisades

Motionerna

1979/80:2052 till civilutskottet

1979/80:2053 till socialutskottet

### § 9 Anslag till statens järnvägar

Föredrogs trafikutskottets betänkande 1979/80:10 med anledning av propositionen 1979/80:100 såvitt gäller anslag till statens järnvägar jämte motioner.

Regeringen hade i proposition 1979/80:100 bil. 9 (kommunikationsdepartementet) under avsnitten Järnvägar m. m. och Ersättning till statens järnvägar för drift av icke lönsamma järnvägslinjer m. m. (s. 88–108) föreslagit riksdagen

att statens järnvägar inom ramen 25 000 000 kr. fick träffa hyresköpsavtal med EUROFIMA (avsnittet D, s. 88–106),

att till Järnvägar m. m. för budgetåret 1980/81 anvisades ett reservationsanslag av 1 308 300 000 kr. (avsnittet D, s. 88–106),

att medge att statens järnvägars statskapital fick sättas ned med 160 000 000 kr., i enlighet med vad som hade anförts i propositionen (avsnittet D, s. 88–106),

att till Ersättning till statens järnvägar för drift av icke lönsamma järnvägslinjer m. m. för budgetåret 1980/81 anvisades ett anslag av 790 000 000 kr. (punkten D 2, s. 106–108).

I detta sammanhang hade behandlats motionerna

1979/80:191 av Margareta Andrén (fp),

1979/80:210 av Lars Werner m. fl. (vpk), vari yrkats

1. att riksdagen beslutade att under D 1. Järnvägar m. m. anvisa ytterligare 261,7 milj. kr. till investeringar eller summa 1 570 milj. kr.,

2. att riksdagen beslutade att under D 2. Ersättning till statens järnvägar för drift av icke lönsamma järnvägslinjer m. m. anvisa ytterligare 96,9 milj. kr. eller summa 886,9 milj. kr.,

3. att riksdagen skulle uttala sig för en kraftig upprustning av SJ och i detta syfte rekommendera en investeringsram på ca 3 miljarder kronor per år

Nr 139

Torsdagen den  
8 maj 1980

---

*Anslag till statens  
järnvägar*

räknat i 1981/82 års prisnivå och gällande tioårsperioden 1981/82–1990/91.

4. att riksdagen skulle anhålla hos regeringen att, i samband med pågående långtidsplanering för SJ och med utgångspunkt i beslut enligt punkten 3, ett konkret investeringsprogram upprättades vilket sedan skulle ligga till grund för SJ:s årliga anslagsframställning.

1979/80:244 av Iris Mårtensson (s) och Margareta Andrén (fp),

1979/80:245 av Gunnar Olsson m. fl. (s),

1979/80:295 av Bertil Danielsson och Ewy Möller (båda m),

1979/80:297 av Börje Hörnlund (c),

1979/80:301 av Elvy Nilsson m. fl. (s), vari yrkats att riksdagen skulle anhålla att regeringen uppdrog åt SJ att snarast utreda förutsättningarna för ett statligt övertagande av Nordmark-Klarälvens Järnvägar (NKLJ-banan),

1979/80:379 av Marie-Ann Johansson m. fl. (vpk), vari yrkats

1. att riksdagen hos regeringen begärde förslag rörande en upprustning av järnvägsstationerna i enlighet med vad som anförts i punkten 1 i motionen (Upprustning av järnvägsstationerna),

2. att riksdagen uttalade sig för en ändring av gällande bestämmelser dels vad gällde förbud för alkoholförtäring på tåg i enlighet med vad som anförts i punkten 2 i motionen (Drogfria järnvägsresor), dels vad gällde resande med hund i enlighet med vad som anförts i punkten 4 i motionen (Speciella vagnar för hundar),

3. att riksdagen hos regeringen begärde förslag om inskränkning i rätten att servera alkohol i restaurangvagnar i enlighet med vad som anförts i punkten 2 i motionen (Drogfria järnvägsresor),

4. att riksdagen skulle uttala sig för en utökning av servicen från AB Trafikrestauranger i enlighet med vad som anförts i punkten 3 i motionen (Utökad service från AB Trafikrestauranger på tågen) och begära förslag av regeringen härom,

5. att riksdagen hos regeringen begärde förslag om personalförstärkning på tågen i enlighet med vad som anförts i punkten 5 i motionen (Mer personal på tågen).

1979/80:380 av Gunnar Oskarson m. fl. (m, s, c, fp),

1979/80:381 av Birger Rosqvist och Per-Axel Nilsson (båda s),

1979/80:383 av Lars Werner m. fl. (vpk), vari yrkats att riksdagen uttalade att tvåbemannning av lok i första hand på nattågen borde återinföras,

1979/80:429 av Ingrid Sundberg och Per Stenmarck (båda m).

Nr 139

Torsdagen den  
8 maj 1980

1979/80:530 av Raul Blücher (vpk), vari yrkats att riksdagen hemställde hos regeringen om åtgärder så att

1. bandelen Lesjöfors–Kristinehamn tillförsäkrades fortsatt persontrafik.
2. bandelen Lesjöfors–Kristinehamn skulle upprustas och ny vagnmateriel (motorvagnar) sättas in för att få till stånd en bättre persontrafikstandard.

---

*Anslag till statens  
järnvägar*

1979/80:531 av Raul Blücher (vpk), vari yrkats att riksdagen hos regeringen skulle anhålla att åtgärder vidtogs för att överföra NKLJ i statlig ägo och inordna företaget i det övriga järnvägsnätet.

1979/80:532 av Filip Fridolfsson och Tore Nilsson (båda m).

1979/80:533 av Sven Henricsson och John Andersson (båda vpk), vari yrkats att riksdagen hos regeringen hemställde om skyndsamt upprustning av Forsmo–Hoting-banan till en standard som tillät 20 tons axellast.

1979/80:536 av Inga Lantz m. fl. (vpk), vari yrkats att riksdagen hos regeringen hemställde att dubbelspåret sträckan Älvsjö–Flemingsberg med det snaraste projekterades och att regeringen skyndsamt framlade förslag till medelsanvisning.

1979/80:538 av Elvy Nilsson m. fl. (s), vari yrkats att riksdagen skulle besluta att hos regeringen anhålla

1. att SJ i samband med upprättande av investeringsplan för inlandsbanan utredde förutsättningarna för byggande av ett anslutningsspår mellan Bergslagsbanan (BJ-banan) och inlandsbanan i östra Värmland.
2. att inlandsbanan mellan Herrhult och Kristinehamn elektrifierades.

1979/80:542 av Ivan Svanström (c),

1979/80:543 av Oswald Söderqvist m. fl. (vpk), vari yrkats att riksdagen hos regeringen hemställde om åtgärder för att trafiken på Enköpingsbanan snarast skulle återupptas,

1979/80:546 av Lars Werner m. fl. (vpk), vari yrkats

1. att riksdagen hos regeringen hemställde om att det nuvarande fraktavtalet mellan SJ och LKAB skulle rivs upp och ersättas med ett avtal som konstruerades så att det gynnade de regionalpolitiska strävandena.

2. att riksdagen skulle uttala att medel borde anvisas för upprustning av malmbanans södra omlopp och hos regeringen hemställa om förslag härom.

*Anslag till statens  
järnvägar*

3. att riksdagen uttalade sig för en sänkning av hamnavgifterna i Luleå malmhamn i syfte att upprätthålla verksamheten vid hamnen,

1979/80:549 av Allan Åkerlind och Jan-Erik Virgin (båda m),

1979/80:673 av Rune Jonsson m. fl. (s), vari yrkats att riksdagen hos regeringen begärde att Forsmo–Hoting-banan skulle upprustas till en standard som tillät 20 tons axeltryck,

1979/80:674 av Rune Jonsson m. fl. (s),

1979/80:678 av Iris Mårtensson m. fl. (s),

1979/80:679 av Elvy Nilsson m. fl. (s),

1979/80:680 av Margit Odelsparr och Martin Olsson (båda c),

1979/80:681 av Ingegärd Oskarsson m. fl. (c),

1979/80:900 av Stina Andersson m. fl. (c),

1979/80:903 av Jens Eriksson och Siri Häggmark (båda m),

1979/80:905 av Helge Hagberg m. fl. (s),

1979/80:906 av Birgitta Hambraeus m. fl. (c),

1979/80:909 av Sven Henriesson och Bertil Måbrink (båda vpk), vari yrkats

1. att riksdagen beslutade om upprustning av järnvägen Växjö–Hultsfred–Västervik,

2. att riksdagen i samband härmed som sin mening uttalade att alternativet med en s. k. treskensbana borde prövas,

1979/80:910 av Karin Israelsson och Filip Johansson (båda c),

1979/80:911 av Bertil Jonasson m. fl. (c),

1979/80:913 av Eivor Nilson och Stina Eliasson (båda c),

1979/80:914 av Eivor Nilson och Stina Eliasson (båda c),

1979/80:920 av Rolf Rämgård m. fl. (c),

1979/80:921 av Roland Sundgren m. fl. (s),

1979/80:924 av Lars Werner m. fl. (vpk), vari yrkats

1. att riksdagen beslutade att under en treårsperiod bevilja statens järnvägar ett anslag på 390 000 000 kr. för förbättring av driftsäkerheten under vinterförhållanden. varvid början skedde i 1980/81 års budget med ett anslag på 130 000 000 kr.,

2. att riksdagen uttalade att statens järnvägars behov av materiel som normalt skulle anskaffas över investeringsanslaget ej borde anskaffas genom långsiktiga hyresavtal – s. k. leasing-avtal,

1979/80:1014 av Bernt Ekinge (fp) såvitt nu var i fråga (yrkande 2),

1979/80:1025 av Olof Palme m. fl. (s), vari såvitt nu var i fråga (yrkandena 5 och 6) hemställts att riksdagen beslutade

5. att begära att regeringen skulle utreda frågan om avgifterna för LKAB:s järnvägstransporter och ta initiativ till en omförhandling av nu gällande transportavtal mellan SJ och LKAB,

6. att begära att regeringen utarbetade ett program för modernisering och förbättring av malmbanan,

1979/80:1026 av Olof Palme m. fl. (s), vari yrkats att riksdagen beslutade att som sin mening ge regeringen till känna vad som i motionen 1979/80:1025 anförts om avgiftsnivån på malmbanan,

1979/80:1329 av Sven Aspling m. fl. (s), vari såvitt nu var i fråga hemställts att riksdagen som sin mening gav regeringen till känna vad i motionen 1979/80:1400 anförts om särskilda investeringar i väg- och järnvägssystemet i Värmland,

1979/80:1332 av Tore Claesson (vpk), vari yrkats att riksdagen skulle uttala att en omfattande upprustning och ombyggnad av Södertälje Södra järnvägsstation snarast borde komma till stånd och hemställa hos regeringen om förslag härom,

1979/80:1340 av Wiggo Komstedt m. fl. (m),

1979/80:1342 av Kjell Mattsson och Märta Fredrikson (båda c),

1979/80:1343 av Bertil Måbrink (vpk), vari yrkats att riksdagen hemställde hos regeringen om förslag som innebar

1. att bandelen Karlskrona–Kristianstad skulle upprustas och elektrifieras,

2. att bandelen Karlskrona–Emmaboda skulle upprustas,

3. att bandelen Sölvesborg–Älmhult skulle bibehållas och upprustas.

1979/80:1345 av Eivor Nilson och Stina Eliasson (båda c),

**Nr 139**

Torsdagen den  
8 maj 1980

---

*Anslag till statens  
järnvägar*

1979/80:1349 av Erik Olsson m. fl. (m), vari yrkats att riksdagen skulle anhålla att regeringen vidtog åtgärder för att en upprustning av järnvägslinjen Forsmo–Hoting skulle komma till stånd med avseende på såväl gods- som persontrafik.

1979/80:1352 av Olof Palme m. fl. (s), vari yrkats att riksdagen beslutade

1. att som sin mening ge regeringen till känna vad i motionen anförts om investeringsriktningen för SJ,

2. att som sin mening ge regeringen till känna vad i motionen anförts om byggande av ett dubbelspår mellan Älvsjö och Järna,

3. att till Järnvägar m. m. för budgetåret 1980/81 under sjätte huvudtiteln anvisa ett i förhållande till regeringens förslag med 30 000 000 kr. förhöjt reservatanslag av 1 338 300 000 kr.,

1979/80:1354 av Esse Petersson och Margareta Andrén (båda fp),

1979/80:1362 av Ivan Svanström och Åke Svensson (båda c),

1979/80:1365 av Marianne Wahlberg m. fl. (fp), vari yrkats att riksdagen som sin mening gav regeringen till känna att den av SJ planerade utbyggnaden av dubbelspår mellan Älvsjö och Järna borde påbörjas under nästa budgetår.

1979/80:1366 av Lars Werner m. fl. (vpk), vari yrkats att riksdagen hos regeringen hemställde om åtgärder för att utan dröjsmål initiera samråd mellan statens järnvägar och berörda länstrafikorgan för att utvidga pendeltågstrafiken enligt de intentioner som framförts i motionen.

1979/80:1367 av Bengt Wiklund m. fl. (s),

1979/80:1543 av Bertil Måbrink (vpk), vari yrkats att riksdagen hos regeringen hemställde om utredning och förslag om byggandet av en reparationsverkstad för SJ:s godsvagnar i Hybo,

1979/80:1548 av Eva Winther (fp), vari såvitt nu var i fråga (yrkandet 2) hemställts att riksdagen beslutade anhålla att regeringen tog initiativ till en omprövning av fraktavtalet mellan LKAB och SJ,

1979/80:1729 av Jan Fransson m. fl. (s),

1979/80:1732 av Gunnel Jonäng m. fl. (c),

1979/80:1733 av Ove Karlsson (s),

1979/80:1736 av andre vice talmannen Thorsten Larsson (c) och John Johnsson (s) samt

1979/80:1744 av Lars-Ingvar Sörenson och Jan Bergqvist (båda s).

Utskottet hemställde

1. att riksdagen skulle

a. med bifall till regeringens förslag samt med avslag på motionerna 1979/80:210 yrkandet 1 och 1979/80:1352 yrkandet 3 till Järnvägar m. m. för budgetåret 1980/81 anvisa ett reservationsanslag av 1 308 300 000 kr.,

b. avslå motionen 1979/80:1352 yrkandet 1 om investeringsinriktningen för SJ.

c. avslå motionen 1979/80:924 yrkandet 2 om att SJ:s behov av materiel ej skulle anskaffas genom långsiktiga hyresavtal,

2. att riksdagen skulle avslå motionerna 1979/80:536, 1979/80:1352 yrkandet 2 och 1979/80:1365, samtliga om utbyggnaden av dubbelspår mellan Älvsjö och Järna,

3. att riksdagen skulle avslå motionen 1979/80:210 yrkandena 3 och 4 om investeringsram för SJ m. m.,

4. att riksdagen skulle avslå motionen 1979/80:911 yrkandet i om inriktningen av SJ:s investeringar och utvecklingsarbete,

5. att riksdagen medgav att statens järnvägar inom ramen 25 000 000 kr. fick träffa hyresköpsavtal med EUROFIMA.

6. att riksdagen medgav att statens järnvägars statskapital fick sättas ned med 160 000 000 kr. i enlighet med vad föredragande departementschefen anförde,

7. att riksdagen skulle avslå motionen 1979/80:924 yrkandet 1 om särskilt anslag för förstärkning av vinterberedskapen vid SJ, m. m.,

8. att riksdagen skulle avslå motionerna 1979/80:549 om järnvägstrafiken i Stockholms läns nordostregion och 1979/80:900 om bibehållande av Röslagsbanan,

9. att riksdagen skulle avslå motionen 1979/80:1366 om utvidgad pendeltågstrafik.

10. att riksdagen skulle avslå motionen 1979/80:1014 yrkandet 2 om järnvägskommunikationerna i Södermanlands län, m. m.,

11. att riksdagen lämnade motionen 1979/80:921 om snabbtågsförbindelser i Mälardalen utan åtgärd.

12. att riksdagen skulle avslå motionerna 1979/80:905 och 1979/80:1354, båda om kommunikationsradio på SJ:s tåg m. m.,

13. att riksdagen skulle avslå motionerna 1979/80:379 yrkandet 1 och 1979/80:911 yrkandet c, båda om upprustning av järnvägsstationer m. m.,

14. att riksdagen skulle

a. avslå motionen 1979/80:1332 om upprustning och utbyggnad av Södertälje Södra järnvägsstation.

b. avslå motionen 1979/80:542 om bevarande av kulturhistoriskt värdefulla stationshus m. m.,

Nr 139

Torsdagen den  
8 maj 1980

---

*Anslag till statens  
järnvägar*

---

*Anslag till statens  
järnvägar*

15. att riksdagen skulle avslå motionerna 1979/80:429 och 1979/80:532, båda om införande av biltåg,
16. att riksdagen skulle avslå motionen 1979/80:1543 om reparationsverkstad för SJ i Hybo.
17. att riksdagen lämnade utan åtgärd
  - a. motionerna 1979/80:533, 1979/80:673 och 1979/80:1349, samtliga om upprustning av järnvägslinjen Forsmo–Höting,
  - b. motionen 1979/80:538 om en investeringsplan för inlandsbanan, m. m.,
  - c. motionen 1979/80:1329 såvitt nu var i fråga om investeringar i Värmlands järnvägar utom i vad avsåg NKLJ-banan.
  - d. motionen 1979/80:530 om bevarande av persontrafiken på bandelen Lesjöfors–Kristinehamn,
  - e. motionen 1979/80:679 om elektrifiering av järnvägssträckan Kil–Torsby,
  - f. motionen 1979/80:913 om byggande av en bibana Sveg–Hede–Röros,
18. att riksdagen lämnade utan åtgärd
  - a. motionen 1979/80:920 om återinförande av persontrafiken på järnvägssträckan Mora–Älvdalen,
  - b. motionen 1979/80:1733 om upprustning av Västerdalsbanan,
  - c. motionen 1979/80:543 om återupptagande av trafiken på järnvägssträckan Enköping–Uppsala,
19. att riksdagen lämnade utan åtgärd
  - a. motionen 1979/80:909 om upprustning av järnvägssträckan Växjö–Västervik,
  - b. motionen 1979/80:1362 om upprustning av järnvägarna i Kalmar län,
  - c. motionen 1979/80:295 om planering för en utbyggnad av ostkustbanan från Karlskrona över Kalmar och Linköping till Stockholm,
  - d. motionen 1979/80:681 om fortsatt persontrafik på järnvägssträckan Älmhult–Sölvesborg,
  - e. motionen 1979/80:1343 yrkandena 2 och 3 om upprustning av järnvägsnätet i Blekinge län m. m.,
  - f. motionen 1979/80:1736 om persontrafik på järnvägssträckan Malmö–Sjöbo,
20. att riksdagen lämnade utan åtgärd
  - a. motionen 1979/80:1729 om upprustning av järnvägssträckan Gårdsjö–Häkantorp,
  - b. motionen 1979/80:1342 om bibehållande av persontrafiken på järnvägssträckan Lysekil–Smedberg,
21. att riksdagen lämnade motionen 1979/80:381 om upprustning av järnvägssträckorna Oskarshamn–Nässjö och Hultsfred–Linköping utan åtgärd,
22. att riksdagen lämnade motionen 1979/80:1343 yrkandet 1 om bandelen Karlskrona–Kristianstad utan åtgärd,
23. att riksdagen lämnade motionerna 1979/80:301, 1979/80:531 och såvitt

nu var i fråga 1979/80:1329, samtliga motioner om ett statligt övertagande av NKLJ-banan, utan åtgärd,

24. att riksdagen lämnade utan åtgärd

a. motionen 1979/80:674 om anläggande av industrispår mellan Örn-sköldsvik och Husum,

b. motionen 1979/80:1367 om ett stickspår till Utansjö fabrik i Härnösands kommun,

25. att riksdagen skulle avslå motionen 1979/80:297 om upprustning och utbyggnad av ostkustbanan norrut från Härnösand.

26. att riksdagen lämnade motionerna 1979/80:380 och 1979/80:1744, båda om utbyggnad av västkustbanan, utan åtgärd,

27. att riksdagen lämnade utan åtgärd

a. motionen 1979/80:1025 yrkandet 6 om modernisering och förbättring av malmbanan,

b. motionen 1979/80:546 yrkandet 2 om upprustning av malmbanans södra omlopp,

28. att riksdagen med anledning av motionerna 1979/80:546 yrkandet 1, 1979/80:1025 yrkandet 5, 1979/80:1026 och 1979/80:1548 yrkandet 2, samtliga yrkanden om avgiftsnivån på malmbanan och fraktavtalet mellan LKAB och SJ, som sin mening gav regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

29. att riksdagen lämnade motionen 1979/80:546 yrkandet 3 om sänkning av hamnavgifterna i Luleå malhamn utan åtgärd,

30. att riksdagen lämnade motionerna 1979/80:910 om samordning av godstransporterna i Norrlands glesbygder och 1979/80:911 yrkandet g om förbättrad stycke-godsservice samt 1979/80:914 om samordning av godstransporterna utan åtgärd,

31. att riksdagen skulle avslå

a. motionen 1979/80:379 yrkandena 4 och 5 om ökad trivsel på tågen.

b. motionen 1979/80:911 yrkandena a, b, d, e, f och h om viss upprustning inom SJ,

c. motionen 1979/80:678 om automatiska dörröppningsanordningar på obemannade järnvägsstationer,

d. motionen 1979/80:906 om viss service på inlandsbanan,

e. motionen 1979/80:1345 om bemanning av vissa järnvägsstationer m. m.,

f. motionen 1979/80:1340 om SJ:s service.

32. att riksdagen skulle avslå motionen 1979/80:379 yrkandena 2 och 3 om ökad trivsel på tågen,

33. att riksdagen skulle avslå motionen 1979/80:383 om bemanningen av lok,

34. att riksdagen skulle avslå motionen 1979/80:903 om åtgärder för att minska sommartrafiken på Europaväg 6,

35. att riksdagen skulle avslå motionen 1979/80:244 om tågresor för barn i kupéer för icke-rökare,

36. att riksdagen skulle avslå motionen 1979/80:191 om översyn av sovvagnstaxan för handikappad,

## Nr 139

Torsdagen den  
8 maj 1980

---

*Anslag till statens  
järnvägar*

37. att riksdagen skulle avslå motionerna 1979/80:245, 1979/80:680 och 1979/80:1732, samtliga motioner om SJ:s pensionärsbiljetter,

38. att riksdagen med bifall till regeringens förslag och med avslag på motionen 1979/80:210 yrkandet 2 till Ersättning till statens järnvägar för drift av icke lönsamma järnvägslinjer m. m. för budgetåret 1980/81 anvisade ett anslag av 790 000 000 kr.

Följande tre reservationer hade avgivits av Bertil Zachrisson, Nils Hjorth, Kurt Hugosson, Birger Rosqvist, Ove Karlsson, Rune Johansson och Sten-Ove Sundström (alla s):

1. vid avsnittet 1 Anslaget Järnvägar m. m., vari reservanterna ansett att utskottet under 1 bort hemställa

att riksdagen skulle

a. med anledning av regeringens förslag och motionen 1979/80:210 yrkandet 1 samt med bifall till motionen 1979/80:1352 yrkandet 3 till Järnvägar m. m. för budgetåret 1980/81 anvisa ett reservationsanslag av 1 338 300 000 kr.,

b. med bifall till motionen 1979/80:1352 yrkandet 1 som sin mening ge regeringen till känna vad reservanterna anfört om investeringsinriktningen för SJ.

c. avslå motionen 1979/80:924 yrkandet 2 om att SJ:s behov av materiel ej skulle anskaffas genom långsiktiga hyresavtal.

2. vid avsnittet 1 Anslaget Järnvägar m. m. (byggande av dubbelspår mellan Älvsjö och Järna), vari reservanterna ansett att utskottet under 2 bort hemställa

att riksdagen med anledning av motionerna 1979/80:536, 1979/80:1352 yrkandet 2 och 1979/80:1365 som sin mening gav regeringen till känna vad reservanterna anfört om utbyggnaden av dubbelspår mellan Älvsjö och Järna,

3. beträffande motiveringen för yrkandet under mom. 14 a och under förutsättning av bifall till reservation 2, vid avsnittet 1 Anslaget Järnvägar m. m. (upprustning och utbyggnad av Södertälje Södra järnvägsstation), vari reservanterna ansett att utskottets yttrande i viss del skulle ha av dem angiven lydelse.

Till betänkandet hade fogats två särskilda yttranden, vid avsnittet 1 Anslaget Järnvägar m. m., nämligen

1. *beträffande statligt övertagande av NKIJ-banan, mom. 23*, av Bertil Zachrisson, Nils Hjorth, Kurt Hugosson, Birger Rosqvist, Ove Karlsson, Rune Johansson och Sten-Ove Sundström (alla s) samt

2. *beträffande mom. 2, 8–11 och 17–26* av Bertil Jonasson, Rune Torwald och Ivar Franzén (alla c).

Torsdagen den  
8 maj 1980

---

*Anslag till statens  
järnvägar*

BERTIL ZACHRISSON (s):

Fru talman! För snart ett år sedan fattade riksdagen efter många års väntan ett nytt trafikpolitiskt beslut i ganska stor enighet. Vi var då överens om att järnvägen skulle ges en ny och vital roll i trafikarbetet, och vi förväntade oss – precis som f. ö. har skett – att det skulle mötas av ett starkt folkligt stöd.

Vi har ett bra och effektivt skött järnvägsföretag. Och vi har kvalificerad svensk industri som i internationell konkurrens bygger bra lok och vagnar. Förutsättningarna är alltså mycket goda för att såväl enskilda som näringsliv skall kunna betjänas snabbt och effektivt av järnvägen.

Järnvägen har stora fördelar ur miljö- och energisynpunkt. Detsamma gäller också trafiksäkerheten. Riksdagen underströk i fjol mot den här bakgrunden mycket starkt vikten av att järnvägen ges bättre förutsättningar.

Det finns i Sveriges riksdag en stor tilltro till järnvägens möjligheter att ge oss bättre kollektivtrafik och bättre godshantering, bekvämare och snabbare transporter, om man väl definierar de uppgifter som är specifika för järnvägen och ser till att järnvägstrafiken samordnas rationellt med annan trafik. Det mycket stora antalet motioner till det här riksmötet är naturligtvis ett vittnesbörd om det.

Med tanke på det eniga och kraftfulla beslut riksdagen fattade i fjol, var förväntningarna stora inför årets budgetproposition. Ingen hade väntat sig något våldsamt penningflöde. Vi vet alla att samhällsekonomin är som den är – vanskött till stora delar. Nej, besvikelsen inför den torftiga budgetpropositionen orsakades nog mest av att häglösheten var så total. Järnvägsinvesteringarna fors över mycket traditionellt och ytligt. Prioriteringsdiskussionen var ytterst summarisk, och de mödor som SJ ändå gjort för att motivera särskilda krav på förnyelse av vagnpark och service möttes av ett ganska trött och uppgivet besked i budgetpropositionen om att det mesta fick bli vid det gamla.

Det här är en farlig politik. Den är särskilt farlig när det är ont om pengar. Då behövs den noggranna prövningen och prioriteringen mer än någonsin annars.

Reaktionen bland de anställda vid SJ har blivit häftig. Det kan man förstå. De har under den mycket föredömliga – det vill jag gärna understryka – lågprissatsning som SJ gjort slitit solidariskt med företaget för att utnyttja personal och vagnpark till det yttersta i det mycket ansträngda läge som SJ kommit i genom att folk har svarat så bra på lågprissatsningen. Det är inte för mycket sagt att de anställda har offrat sig för företaget under den här perioden. Men de har också sagt att sådana insatser kräver ett gensvar från arbetsgivaren i form av personalutbyggnad och bättre arbetsmiljöer, nya vagnar osv. Det är personalen som får ta emot allmänhetens reaktioner när vagnarna är nedslitna och tågen försenade. Därför mottog de anställda riksdagsbeslutet i fjol med stor entusiasm. Nu äntligen skulle en målmedveten förnyelse av järnvägen börja.

När regeringen bara slarvar över SJ:s investeringsansökan och kör med rödpennan utan närmare motiveringar så har det därför lett till stor

besvikelse och irritation bland de anställda. Det gjorde det nödvändigt för oppositionen att tillsammans med olika sakkunniga gå igenom SJ:s investeringsbehov och föreslå sådana omprioriteringar och tillägg som bättre skulle tillgodose kraven på förnyelse. Vi gjorde det med bl. a. följande principiella utgångspunkter:

Riksdagen betonade i fjol investeringarnas betydelse för att höja kvaliteten på järnvägens transporttjänster och därmed ge järnvägen möjlighet att spela sin centrala roll framför allt i det interregionala person- och godstrafiksystemet.

SJ måste få ökade möjligheter att ta hand om långväga gods, där nu inte sjötransporter ter sig naturligare. Det är också viktigt att samordningen av olika transportmedel inte hämmas av brist på investeringsmedel. Säkerhetsinvesteringar som fjärrblockering och automatiskt tågstopp behöver också påskyndas. Därtill behövs kontinuerlig förnyelse av lok och vagnar liksom förnyelse av järnvägsnätet på särskilt utsatta avsnitt.

Budgetpropositionens investeringsprogram för SJ innebär i flera av dessa avseenden betydande försvagningar. Den ökade efterfrågan på rullande materiel till följd av lågprissatsningen kan inte tillgodoses. Än värre blir det naturligtvis om de vagnar som anskaffas är av så bristfällig art att de av personalen ses som en försämring jämfört med de gamla vagnarna.

Vi anser därför att beställning av personvagnar bör ske i ökad takt. Också lokparken behöver förnyas. I ett besvärligt budgetläge bör därför medel flyttas från vissa fasta anläggningar över till beställning av rullande materiel. Det går också att senarelägga vissa projekt till förmån för en angelägen satsning på nytt rullande materiel. En sådan satsning är viktig också för att stimulera det utvecklingsintresse som finns inom SJ bland tekniker och personal och inom järnvägsindustrin. Trafikutskottet har under den senaste tiden i direktkontakt med det utvecklingsarbete som pågår inom SJ och berörd industri funnit stor och realistisk entusiasm för att till rimliga kostnader förnya järnvägstrafiken både i när- och fjärrtrafik. Den entusiasmen måste mötas med ökad investeringsvilja från statsmakterna.

Herr talman! Ett alldeles särskilt bekymmer i det här sammanhanget är spårbygget mellan Älvsjö och Järna. I åratal har vi varit medvetna om att ett nytt spår behövs för att trygga och utvidga tågföringen i fjärrtrafiken. Men det behövs också för att förbättra kollektivtrafiken för de stora bostadsområdena söder om Stockholm. Eländet vid Flemingsberg och Huddinge sjukhus är riksbekant. I fjol fattade äntligen riksdagen beslut om att anvisa medel för att i första hand sträckan Älvsjö-Flemingsberg skulle kunna byggas. Men i budgetpropositionen avslår regeringen helt nonchalant SJ:s framställning om anslag för att få börja bygga det nya spåret. Under normala förhållanden skulle detta kallas trolöshet mot huvudman. Men i dagens läge är det inte mycket som är normalt längre. Att, såsom utskottsmajoriteten gör, försöka svepa in sveket mot riksdagens beslut i en ny utredning är mer än torftigt. Det behövs inte flera utredningar om det här spåret. Det kan de människor som bor i denna region vittna om. Det är bättre att koncentrera den utredningsmödan på den övriga delen av järnvägsverksamheten inom

Stockholmsområdet. Inte minst viktigt är det att undersöka järnvägens möjligheter att erbjuda bättre transport till Arlanda. Vi föreslår därför i vår reservation att riksdagen nu skall bekräfta sitt beslut från i fjol om att man skall börja bygga spåret mellan Älvsjö och Järna. Jag tar för givet att också de borgerliga ledamöter som har motionerat i samma syfte är beredda att stå fast vid detta krav. Det svarar mot ett stort och angeläget intresse i denna region.

Fru talman! Med dessa ord yrkar jag bifall till de socialdemokratiska reservationerna.

Innan jag avslutar mitt anförande, vill jag emellertid göra ett par ytterligare markeringar i marginalen. Jag vill understryka vad utskottet säger angående malmbanan. Det är en segsliten historia som har följt oss länge i trafikutskottet. Trätan mellan SJ och LKAB om kostnaderna för malmfrakten är ett bekymmer. Vi tror att det är dags att pröva helt nya grepp för att komma till rätta med problemen, och inga andra än parterna själva kan göra den prövningen. Därför bör vi ge dem möjligheter att göra det, och jag förutsätter att alla aktivt medverkar till att så sker. Andra talare kommer troligen att ytterligare beröra det här problemet i debatten. Jag lämnar det därför med denna allmänna kommentar på hela utskottets vägnar.

Till sist, fru talman, vill jag framhålla att utskottet också har uppmärksammat att den lösning av den mycket besvärliga järnvägssituationen på västkustbanan utanför Halmstad som riksdagen anvisade i fjol ännu inte har kommit till stånd. Vi förutsätter i utskottets skrivning att det arbetet snarast påbörjas.

SVEN HENRICSSON (vpk):

Fru talman! I mitt inlägg kommer jag att främst uppehålla mig vid de frågor som aktualiserats i de kommunistiska motionerna 210 och 924 men även beröra de förslag som framförts i motionerna 383, 533 och 546.

För knappt ett år sedan fattade riksdagen beslut om en ny trafikpolitik. I själva verket var det inte fråga om någon verklig förnyelse. Den trafikstruktur och den trafikmiljö som utvecklades i och med 1963 års trafikbeslut bibehålles oförändrad. Det innebär fortsatt satsning på idén om konkurrensens välsignelser. Kännetecknande för denna politik är den ohämmade satsningen på privatbilismen och på långtradare, samtidigt som järnvägen sätts på svältkost.

Bertil Zachrisson, som nyss var i talarstolen, hyllade järnvägsmännen och deras insats, då de med liten personal och dålig materiel ändå har kunnat klara en betydande topp i trafiken. Som aktiv järnvägsman kan jag bekräfta vad Bertil Zachrisson säger – jag har ju daglig kontakt med mina kolleger – och man hade faktiskt förväntat sig att de vackra orden som ingick i det trafikpolitiska beslutet från den 1 juni 1979 skulle få mera substans i form av rejäl upprustning av statens järnvägar.

I samband med 1979 års trafikpolitiska beslut gjordes många välformulerade uttalanden om det angelägna i att satsa på järnvägstrafikens utveckling. Enligt beslutet är det "av såväl samhällsekonomiska som trafiksäkerhets-

miljö- och energiskäl angeläget att ett ökat utnyttjande av järnvägen, framför allt vid långväga transporter, kommer till stånd.”

Investeringarnas betydelse framhålls, som man säger, ”för att genom bl. a. förbättringar av banstandarden, modernisering och utbyggnad av lok- och vagnpark, godsterminaler m. m. och ökning av trafik- och driftsäkerheten, ytterligare höja kvaliteten på järnvägens transporttjänster och därmed ge järnvägen möjligheter att spela den centrala roll den bör ha inom i första hand det interregionala person- och godstrafiksystemet”. När det gällde investeringsmedlen ville man emellertid ”understryka vikten av att SJ erhåller ökade resurser för att bygga ut kapaciteten och förbättra servicen. Det gäller både på kort och på längre sikt.”

Dessa vackra ord motsvaras dåligt av handling, om man skall se till årets budgetproposition. Hårda nedprutningar av SJ:s anslagskrav har skett.

Kommunikationsministerns och utskottets förslag till investeringsanslag slutar på 1 325,5 milj. kr. Men då skall man hålla i minnet att fr. o. m. nästa budgetår har sådana utgifter som tidigare finansierades över driftbudgeten och bl. a. rörde vissa anläggningsarbeten, till ett belopp av 300 miljoner överförs till investeringsbudgeten. Om detta investeringsbegrepp gällt 1979/80 skulle investeringsramen, för att beloppen skulle ha varit jämförbara, *inte* ha varit 910 miljoner utan 910 miljoner plus 300 miljoner, dvs. 1 210 miljoner. Det är detta belopp som skall jämföras med årets föreslagna investeringsram på 1 325 milj. kr.

Men det är också klart att den av SJ beräknade prisstegringen sedan förra budgetåret på 10 % skall frändras de för nästa år föreslagna 1 325 miljonerna. Då återstår i realiteten ca 1 200 miljoner, vilket belopp är lägre än det som gäller för innevarande budgetår. Man kan alltså notera, om man analyserar dessa siffror, att i själva verket har SJ fått mindre investeringsmedel att röra sig med nästa budgetår. Hur kan då kommunikationsministern och utskottet påstå att förslaget i budgetpropositionen innebär ”en höjning av medelsförbrukningen med ca 190 milj. kr.”? Man gör gällande att SJ:s program ”i väsentliga delar kan genomföras, även om en viss omprioritering måste ske”. För säkerhets skull räknar man i utskottets skrivning upp alla de investeringar som SJ kan göra med detta i realiteten sänkta anslag: utbyggnad av terminaler och linjenätets kapacitet, standard och säkerhet och fortsatt modernisering av tele- och eldriftsanläggningarna osv.

Den socialdemokratiska reservationen vill höja investeringsramen för rullande material med 60 miljoner och dessutom, som Bertil Zachrisson pläderade för, påbörja byggandet av Älvsjö-Järna dubbelspår – det sistnämnda har även vpk föreslagit i motion 536 – till en beräknad kostnad av 27 miljoner för kommande budgetår. Det innebär totalt 87 miljoner i ökning av jämförelse med utskottets förslag.

Hur vill man då från reservanternas sida finansiera dessa 87 miljoner? Jo, man vill höja anslaget med 30 miljoner. Men återstående 57 miljoner skaffas – som reservanterna föreslår – genom att omprioritera.

Det kan till reservanternas fördel framhållas att de försöker ange vad man skall pruta på. Man har talat om husbyggnader, eldrift och inventarier. På

husbyggnadssidan gäller investeringsbehovet en angelägen utbyggnad av stycke-godsterminalerna i bl. a. Borås och Västerås samt persontrafikterminaler i Göteborg och Jönköping plus vad man skulle vilja beteckna som miljöinvesteringar, nämligen personal- och arbetslokaler i Nässjö, Luleå och Boden. Det vore verkligen intressant att här få veta av reservanterna vad man vill stryka bort. Är det terminalerna? I så fall stämmer detta dåligt med SAP:s motion där man skriver att det är "av största vikt att ett funktionellt terminalsystem byggs upp i landets olika delar." Är det möjligen personal-lokalerna som verkligen behövs på berörda platser?

Man nämner också eldrift och inventarier som lämpliga objekt att dra ner på. Då är frågan den: Vill man stoppa eller uppskjuta elektrifieringen Vännäs-Umeå eller den planerade moderniseringen av omformare för säkrare drift? Detta har i hög grad samband med driftsäkerheten. Det stämmer också dåligt med motionens tal om utbyggnad av SJ:s kapacitet och höjd transportstandard.

SJ:s kapacitet lämnar verkligen mycket övrigt att önska. I samband med lågprissatsningen har det bekräftats att resurserna är otillräckliga för att ta hand om den ökade trafikström som därigenom uppkom.

Eftersom SJ omöjligen kan klara det stora behovet av investeringsmedel med det knappa anslaget har man tagit fasta på kommunikationsministrarnas förslag att SJ skulle hyra utrustning i stället för att anskaffa densamma över investeringsanslaget. Nu har utskottet ingenting att invända mot denna nya ordning.

SJ har av allt att döma leasingplaner, och det kan enligt Veckans Affärer den 13 mars 1980 bli aktuellt med leasingkontrakt på upp mot 1 miljard kronor. I samma tidning säger verkställande direktören Bengt Ahlberg i SE-bankens finansieringsbolag Vendax: "Leasing av godsvagnar förekommer i stor skala utomlands, speciellt i USA där de stora finansieringsbolagen normalt har en stor del av sina portföljer i godsvagnar." Han säger vidare att det i princip inte finns något som hindrar att SJ också leasar personvagnar och lok eller t. o. m. räls och rangerbangårdar.

Vpk har i motion 924 föreslagit att riksdagen skall uttala sig mot att SJ finansierar normala investeringar på detta sätt. Det är nämligen enligt vår mening en kortsiktig finansieringspolitik med långsiktiga konsekvenser. SJ-personalen har under lång tid med oro iakttagit en ständig ökning av entreprenadjobben, där specialistfirmor tar över t. ex. de SJ-anställdas reparations- och yrkesarbeten. Nu ser man med växande oro tendenser till ytterligare främmande inflytande över SJ:s verksamhet via privata finansiella hyresföretag.

Vänsterpartiet kommunisterna föreslår i motion 210 upprättandet av en tioårsplan för att åstadkomma en kraftig upprustning av SJ. Avsikten är att vårt land härigenom skall få möjlighet att utveckla en ny, ekonomiskt och energimässigt sparsam trafikapparat, där järnvägen skall ha huvudansvaret för i första hand det interregionala person- och godstrafiksystemet. Detta är en långsiktig politik med klara fördelar såväl för landets ekonomi som för miljön i samhället. En upprustning av den spårburna trafiken blir också en

injektion för nya arbeten i svensk verkstadsindustri.

Denna satsning tarvar givetvis anslag. Men den är samhällsekonomiskt motiverad, eftersom den innebär att samhället får ett betydande realkapital. Och vi slår in på en ny linje med en trafikpolitik, som i sin förlängning innebär bättre ekonomi för hela trafiken.

SJ:s utvecklingsavdelning har gjort undersökningar som bekräftar att energislöseriet inom transportsektorn är enormt. För t. ex. långväga tunga riktade transporter är energiförbrukningen tre gånger så stor när man använder sig av långtradare med släp som när man använder sig av järnväg. En förutsättning är då att tågen har en returlastfaktor på 50 % och lastbilarna en returlastfaktor på 75 %. Kostnaderna för transporter med långtradare med släp blir fyra gånger så höga som kostnaderna för transporter med tåg.

Allt detta är bekräftat i utredningar och är ett exempel på vad det innebär för landets ekonomi och energiförsörjning om man målmedvetet satsar på en utveckling av järnvägsnätet.

Fru talman! I nära samband med dessa förslag ligger motionerna 533 och 546 som föreslår upprustning av de för näringslivet i Norrland så viktiga bandellarna Forsmo–Hoting och malmbanans södra omlopp. Aktuella utredningar visar att bandelen Forsmo–Hoting behövs för att klara virkestransporter till den kustbaserade industrin men även för att svara för transporter av sågade trävaror och flis från inlandssågarna i området. Landsvägsnätet är i dessa regioner av mycket låg bärighet och utgörs till stor del av skogsvägar.

Utskottet vill ha ytterligare utredningar inom ramen för den fortsatta regionala trafikplaneringen och föreslår att motionerna lämnas utan åtgärd. Vad gäller denna bandel har nya omständigheter tillkommit: Förutom att trafiken har ökat, bl. a. på grund av lågprissatsningen, har samtliga berörda kommuner och länsorgan tagit klar ställning för ett bibehållande av trafiken på bandelen och därmed för en upprustning av densamma. Det gäller främst ett till 20 ton ökat axeltryck.

Malmbanans upprustning i det nedre omloppet är nödvändig för att man på sikt skall kunna klara verksamheten vid Luleå hamn. En kraftig nedskärning eller ett stopp för utfrakterna från malmhamnen skulle drabba såväl Luleå som hela länet. I dessa sammanhang aktualiseras också det omdiskuterade fraktavtalet mellan SJ och LKAB, och motionen föreslår ett nytt fraktavtal som är så konstruerat att det inte äventyrar utan tvärtom gynnar de regionalpolitiska strävandena i Norrbotten.

Fru talman! I motion 1979/80:383 tar kommunisterna upp frågan om lokbemanningen. Det är ett faktum att järnvägstrafiken förändras mot allt tyngre tåg, kraftigare lok och ökade hastigheter samtidigt som andelen nattåg blir större och därmed pressen på lokföraren allt hårdare. En ganska färsk undersökning, genomförd av SJ och Statsanställdas förbund, visar att av 850 intervjuade lokförare kan 20 % inte sova före en nattur, medan 35 % säger att de har "svårt att somna" före de flesta natturer. Undersökningen visar f. ö. att en betydande andel av lokförarna – jag vill göra er uppmärksamma

på detta – någon gång under nästan varje nattur råkar ut för s. k. mikrosömn, dvs. de "nickar till" under körningen. Man kan givetvis inte utesluta att en sådan kort sekvens av mikrosömn inträffar vid passerandet av en varnings-signal, med den ökade risk för olyckor som detta innebär.

Vi kan också i vårt land sedan lång tid notera ett antal oförklarliga järnvägsolyckor där lokföraren dödats. Det förtjänar i detta sammanhang nämnas att vi ännu saknar det s. k. automatiska tågstoppet, innebärande att tåget automatiskt stannar vid stoppsignal. Sådan automatik är redan genomförd i många länder, bl. a. i England och USA, där man för många decennier sedan genomförde ett system liknande det som vår tunnelbana i Stockholm är försedd med.

Utskottet inskränker sig i sitt yttrande över vår motion till att peka på de "ekonomiska aspekterna" och anser att det gäller en avtalsfråga. Men, fru talman, enligt vår mening är detta synsätt felaktigt. Säkerheten för tusentals resenärer på ett nattåg som rusar fram genom Sverige måste lyftas över kortsiktig ekonomi och löneförhandlingsnivån. Det är en fråga om säkerhetspolitik – om trygghet för trafikanterna och järnvägspersonalen.

Trots överlägset bättre säkerhetsfunktioner och obligatorisk radio har man exempelvis i England två och i USA tre man på varje lok. SJ har däremot utan något som helst automatiskt stopp och utan radio kört och fortsätter att köra med enbemannning även på snabbgående nattåg.

Fru talman! Jag yrkar med det här anförda bifall till samtliga vpk-motioner – beträffande motion 1343 gäller det yrkande 1 – som behandlas i anslutning till trafikutskottets betänkande 1979/80:10.

ROLF CLARKSON (m):

Fru talman! På ett sätt som aldrig förr har statens järnvägar under det senaste året genom bl. a. lågprissatsningen inte bara bildligt utan också bokstavligen blivit svenska folkets egen järnväg. Under perioden juli–november ökade resandet på SJ med mer än 25 % och trenden håller i sig. SJ avser också att på olika sätt förbättra kvaliteten på sin service: ökad andel express- och snälltågstrafik, utbyte i rask takt av gamla vagnar mot moderna sitt- och motorvagnar och framtagning av en ny sovagnstyp.

Allt detta och ökad satsning på terminal- och linjenätskapacitet, på standard och säkerhet, på fortsatt utbyggnad av tele- och eldriftsanläggningar och på förbättrad arbetsmiljö kostar stora pengar. Regeringen föreslår riksdagen anvisa medel till ett belopp av 1 308 300 000 kr., varmed SJ i realiteten får en ökning med 190 miljoner jämfört med föregående budgetår.

I den socialdemokratiska reservationen till trafikutskottets betänkande 1979/80:10 nöjer man sig inte med detta. Man vill öka satsningen på rullande materiel med 60 milj. kr., vilka medel skulle erhållas dels genom omprioriteringar, dels genom ytterligare medelsanvisning på 30 milj. kr.

Man kan naturligtvis alltid diskutera prioriteringsutfallet, men utskottets majoritet ansluter sig till regeringens synsätt härvidlag och avvisar därjämte under hänvisning till det statsfinansiella läget tanken på att öka anslaget med

*Anslag till statens  
järnvägar*

Torsdagen den  
8 maj 1980

*Anslag till statens  
järnvägar*

30 miljoner.

Förvisso har riksdagen i fjol bifallit ett motionsyrkande om utbyggnad av ett nytt dubbelspår mellan Älvsjö och Järna, och SJ har äskat 27,5 milj. kr. för att starta utbyggnaden. Men regeringens uppdrag till SJ att tillsammans med länsstyrelsen i Stockholms län och Stockholms läns landsting utreda de framtida förutsättningarna för gods- och persontrafiken på järnväg som berör Stockholmsregionen liksom den särskilda utredning om samordning av trafikpolitiska åtgärder i Stockholmsområdet som tillsattes i mars i år är skäl att vänta något med att påbörja detta miljardprojekt.

Fru talman! Jag yrkar bifall till samtliga punkter under hemställan i trafikutskottets betänkande 1979/80:10.

Därmed lämnar jag den mera formella delen av mitt anförande, och jag vill sedan något bemöta det som trafikutskottets ordförande Bertil Zachrisson sade.

Till att börja med vill jag tacka Bertil Zachrisson för det medgivande han gjorde när det gällde den vanskötta svenska ekonomin. Medgivandet gjordes uppenbarligen för socialdemokratins räkning, eftersom den största svårighet den första borgerliga regeringen hade var att ta hand om Sveriges ansträngda ekonomiska läge.

Jag håller vidare med Bertil Zachrisson om att SJ:s personal ger prov på en enorm arbets- och offervilja i dessa dagar och alltsedan lägprissatsningen började. Men jag håller inte med honom om att standarden på SJ:s rullande materiel är så dålig som han säger. Tvärtom har det satsats enorma belopp och gjorts ofantligt mycket för att få en betydande kvalitetsförbättring på SJ:s rullande materiel. Det är inget tvivel om att de 60 miljoner som Bertil Zachrisson och den socialdemokratiska minoriteten i utskottet äskar för detta ändamål är en ganska obetydlig summa. Jag skulle vilja påstå att det yrkandet i er motion kan uttryckas med det gamla talesättet: Mycket väsen och litet ull. Jag tycker inte att statens järnvägars medelsanslag på 1 308 milj. kr. skulle kunna sägas bli nämnvärt förbättrat genom en ökning med 60 miljoner till 1 368 milj. kr.

Vad gäller frågan om dubbelspåret mellan Älvsjö och Järna är det alldeles riktigt att riksdagen i fjol fattade beslut om ett sådant med ganska stor enighet. Det är helt och hållet Stockholmsregionens mycket komplicerade trafiktekniska läge, vilket har föranlett flera olika samordningsaktioner och nya utredningar, som gör att detta skjutits något på framtiden. Jag tycker att det kanske är litet betänkligt att det i den socialdemokratiska reservationen i det avseendet inte klart sägs ifrån att det omedelbart krävs en satsning på 27,5 milj. kr. i år och sedan mycket snart ett miljardbelopp för att man skall kunna uppfylla riksdagens krav på dubbelspårsbygge Älvsjö-Järna. Det är viktigt att säga detta med tanke på dem som motionerat i ärendet och på Bertil Zachrissons uttalande. Man kan ha förtroende för regeringens politik i detta avseende. Utskottets majoritet är också inställd på ett förverkligande så fort som möjligt.

När det gäller leasingresonemanget får man väl säga, att eftersom vi vill att statens järnvägar skall drivas affärsmässigt, bör vi ge statens järnvägar alla de

kommersiella möjligheter som konkurrenterna på transportområdet har. Det kan inte vara fel att genom leasingssystemet skaffa sig tillgång till rullande materiel som behövs bara för en kortare period, så mycket mer som vi har tidsförskjutningar i förhållande till kontinenten som gör att rullande materiel där kan överföras till Sverige när den blivit ledig. Jag tycker att det från konkurrenssynpunkt är en mycket stor förmån för statens järnvägar att kunna tillämpa leasingförfarandet. Vi är alla betjänta av detta.

SVEN HENRICSSON (vpk) replik:

Fru talman! Enligt herr Clarkson skulle SJ ha fått en ökning av anslaget. Jag skulle emellertid vilja veta hur han då räknar. Hur man än ser på saken är det klart att SJ i år har 910 milj. kr. i investeringsbudgeten: 835 milj. kr. i ordinarie anslag och 75 milj. kr. i extra anslag. Detta skall då jämföras med det kommande budgetårets anslag minus 300 milj. kr. som hör ihop med det nya investeringsbegreppet. Jag kan inte komma fram till att det blir en ökning på 190 milj. kr. Herr Clarkson måste närmare förklara hur han har räknat. Han måste ha bortsett från att SJ fick 75 milj. kr. extra för att göra vissa investeringar, som enligt budgetpropositionen skall göras även kommande budgetår inom ramen för det då föreslagna anslaget.

Herr Clarkson sade att den materiella standarden vid SJ är bra. Här kan jag citera en tjänsteskrivelse från SJ:s Göteborgsdistrikt 79-12-18. Där står bl. a. följande:

”Motorvagnsskadorna har slagit alla tidigare rekord. Situationen är oförändrat dyster med ideliga störningar i motorvagnstrafiken och en högljutt klagande kundkrets. Kvalitén på”, här kommer littera på motorvagnarna, ”X 5, X 6, X 8 är sådan att de normalt endast borde förekomma som reserv. X 7 borde skrotas. Med detta material har man slutit avtal med göteborgsregionens kommuner, att SJ skall sköta lokaltrafiken. Dessutom skall man sätta in gamla Hg-lok, 80 km/tim. i dessa lokaltåg, som har en tidtabell för 100 km/tim. Detta avtal kommer inte att fungera.”

Detta är bara ett exempel. Lokpersonalen är verkligen bekymrad över den här utvecklingen. Det fattas också skötselhallar för vagnarna. Sådana hallar har man saknat i många år. Likaså är det nu, när resandeökningen kommit, ett faktum att de vagnar SJ förfogar över inte klarar belastningen. Det innebär störningar i trafiken. Det finns alltså behov av en upprustning.

När det slutligen gäller leasing lade jag märke till att kommunikationsministern i den sjöfartsproposition som lagts fram vände sig mot förslaget från en utredning om ett statligt leasingföretag – med motiveringen att det skulle ge ett otillbörligt inflytande på den fria rederinäringen. Då vill jag ställa frågan: Får inte ett privat leasingföretag motsvarande otillbörliga inflytande över den statliga verksamheten?

BERTIL ZACHRISSON (s) replik:

Fru talman! Rolf Clarksons beskrivning av SJ:s investeringssituation är formellt korrekt. Men herr Clarkson vet lika väl som alla vi andra att det i realiteten inte ser ut på det viset. Man kan använda sig av siffrorna – såsom

Rolf Clarkson gjort – så att man tar hänsyn till den budgetomläggning som gjorts och annat som skett. Men i realiteten innebär det anslag som föreslås för SJ en prutning, så att det investeringsprogram som finns inte ens är inflationsskyddat. Därför är det ytterst anmärkningsvärt att han försöker ge kammaren intryck av att SJ har fått en betydande ökning. Så är inte fallet. SJ har i år ett mycket sämre läge än i fjol. Och det har skapat mycket stor oro. Med utgångspunkt i dessa siffror får man nämligen ett alldeles bestämt intryck av att det inte ens går att upprätthålla det investeringsprogram som f. n. gäller, utan SJ måste slå ned på takten. Det är det som är oroande.

Riksdagen har lagt en mycket klar grund för både kommunikationsministern och SJ och sagt: Kom nu in med ett bra planeringsunderlag och låt investeringsarbetet gå vidare. SJ har satt i gång det arbetet – och det första anslag SJ får från regeringen innebär en rejäl och dessutom, enligt min mening, mycket slarvig nedbantning. Man har inte ens brytt sig om att ordentligt gå igenom det hela för att se efter att prioriteringen blir riktig, dvs. att de futtiga kronor som man satsar blir satsade på rätt ställe.

Detta är bakgrunden till att det råder en mycket stor oro bland personalen. Vi vet att ni nu sitter illa till med alla era utlandslån och annat, men det är ni som har satt oss i den situationen, inte vi. Vanskötseln gör att vi inte kan gå ut och möta alla de behov som finns – men lägg åtminstone de pengar som finns på rätt ställe!

Sedan till diskussionen om spåret Älvsjö–Järna. Den intressanta frågan, herr Clarkson, är inte hur detta kan hanteras. Riksdagen har fattat ett beslut, och min fråga till herr Clarkson är: Anser inte herr Clarkson att det är regeringens uppgift att genomföra riksdagens beslut? Inte har regeringen någon anledning att försöka fiffla undan detta ärende på något sätt. Regeringen har att förverkliga riksdagens beslut, och det är därför den här riksdagen liksom riksdagen i fjol skall stå fast vid beslutet om att det aktuella spåret skall byggas.

**ROLF CLARKSON (m) replik:**

Fru talman! Debatten om trafikpolitiken här avseende statens järnvägar tenderar nu att bli både en ekonomisk diskussion och en budgetdiskussion. Jag skall be att för Sven Henriesson få läsa upp vad kommunikationsministern säger i budgetpropositionen, bil. 9, s. 101:

”För budgetåret 1980/81 har SJ föreslagit en medelsram om 1570 milj. kr., varav ca. 350 milj. kr. för investeringar som tillkommer enligt det nya budgetsystemet. Som framgår av investeringsramen för kommunikationsverken tillstyrker jag en investeringsram om 1325,5 milj. kr. Det innebär en ökning med ca. 490 milj. kr. i förhållande till den ram för innevarande budgetår som förordades i prop 1978/79:99. Av beloppet faller ca. 300 milj. kr. på det nya investeringsbegreppet.”

Jag ber sedan Sven Henriesson att själv fortsätta läsningen ned till mitten av näst sista stycket, där det står: ”Enligt denna jämförelse innebär mitt förslag en höjning av medelsförbrukningen med ca. 190 milj. kr., vilket enligt min bedömning ger utrymme för en fortsatt satsning på järnvägen.”

För att här undvika en budgetteknisk diskussion har jag alltså angett sidan i kommunikationsministerns föredragning. Jag kan inte lämna fler fötydliganden.

Här finns faktiskt en ökning, oavsett om vi tar in inflationstakten osv., med 190 milj. kr. Detta innebär, enligt alla synpunkter som kommit fram under behandlingen av ärendet, en avsevärd förbättring av SJ:s investeringsram.

När det gäller Bertil Zachrissons resonemang på denna punkt får jag invända att fortfarande utgör inte ytterligare 30 milj. kr. i anslag till SJ någon väsentlig förändring av investeringsanslagets storlek. Jag anser fortfarande att den socialdemokratiska attityden här är orealistisk.

När det gäller dubbelspår på sträckan Älvsjö-Järna vill jag ha sagt att det är självklart att regeringen skall verkställa de beslut som riksdagen har fattat. Men jag har också sagt att här finns omständigheter som f. n. ger godtagbara skäl för en fördröjning av ett verkställande av riksdagens beslut. Jag anser att vi utan vidare kan godta det.

#### BERTIL ZACHRISSON (s) replik:

Fru talman! Herr Clarkson missar själva kvintessensen i oppositionens argumentation. 60 milj. kr. är självfallet ett begränsat belopp när man använder "formalbeloppen" på det sätt som herr Clarkson gör. Men det intressanta i argumentationen är ju den ändrade inriktningen på investeringsprogrammet som oppositionen anger. Vi har gjort oss mödan att gå igenom och prioritera för ett nytt system, inte bara slarvigt så att säga suttit där och strukit litet här och var och låtit det gå vidare. I det sammanhanget spelar de 60 miljonerna en utomordentligt stor roll. De innebär nämligen att SJ kan öka sin anskaffning av rullande materiel. Men regeringens förslag är ingen ökning. Jag hävdar att det är en formell ökning, i själva verket en prutning. Det är en fingerad ökning som herr Clarkson försöker dölja sig bakom. I det sammanhanget är det oerhört nödvändigt att ge SJ nya förutsättningar. De skapas genom ett bifall till den socialdemokratiska reservationen på denna punkt.

Majoritetens förslag är ett steg tillbaka. Jag hävdar att ni icke har låtit trafikutskottets ställningstagande från i fjol slå igenom i årets handläggning. Ni hanterar SJ så som det har hanterats tidigare med anledning av 1963 års beslut. Men med det nya trafikpolitiska beslutet måste SJ få en annan inriktning, och det får det genom den ordning som vi har föreslagit.

Sedan dubbelspåret på sträckan Älvsjö-Järna. Det har tillkommit nya omständigheter, säger herr Clarkson. Det är påhittat. Det finns inga nya omständigheter i detta sammanhang. Det har inte SJ tyckt. SJ begär de här medlen och säger att detta är fullt möjligt, eftersom åtgärderna redan är projekterade. Det är således bara att sätta i gång och bygga; det finns inga omständigheter som på något sätt skapar svårigheter. Att hävda att det skulle finnas sådana omständigheter är bara ett sätt att försöka bli av med problemen. Det går att bygga dubbelspåret nu och det behöver byggas nu. Befolkningen i området har haft ett elände under flera år, och när riksdagen

---

*Anslag till statens  
järnvägar*

nu har fattat ett beslut är det regeringens skyldighet att se till att det beslutet blir förverkligat.

SVEN HENRICSSON (vpk) replik:

Fru talman! Rolf Clarkson vill göra gällande att det anslag som föreslås innebär en reell höjning, och han citerar från s. 101 i budgetpropositionen. Men redan där finns det ett fel. Man har utgått från att SJ under innevarande budgetår har 1 135 milj. kr. att röra sig med inkl. de 300 miljoner som tillhör det nya investeringsbegreppet. I själva verket fick SJ ett anslag på 75 miljoner för att förbättra vinterutrustningen, så det påståendet stämmer alltså inte. SJ fick ytterligare 75 miljoner för innevarande budgetår, som då skall jämföras med det anslag som nu föreslås. Skillnaden blir inte 190 miljoner utan 115 miljoner, som man då kan säga är ett plus.

Men här görs gällande från SJ:s sida – och det är inte någon osanning i det – att prisstegringarna uppgår till mer än 10 % och att det alltså i själva verket är fråga om en reell sänkning av investeringsanslaget. Då kan naturligtvis någon säga: Ja, men dessa 75 miljoner är ju specialdestinerade för utrustning för förbättrad vintersäkerhet. Men lägg märke till att kommunikationsministern i årets budgetproposition säger att vårt anslag på 1 325 miljoner *inkluderar* också anslag för förstärkning av vinterberedskapen vid SJ, alltså den verksamhet för vilken det i år rörde sig om 75 miljoner. Det går inte att komma ifrån att detta tal om att vi nu har givit SJ ökade resurser är en lek med ord som inte motsvaras av en realitet.

Sedan noterar jag att Rolf Clarkson inte svarade på min fråga, varför det är fel att ha ett statligt leasingföretag men tydligen bra att ha ett privat leasingföretag för viss verksamhet i samhället.

ROLF CLARKSON (m) replik:

Fru talman! Jag konstaterar att de 30 miljonerna i alla fall icke är mycket mer än kosmetika om man betraktar totalramen för SJ:s investeringsanslag. Jag anser därför att den socialdemokratiska motionen inte är realistisk när den gör anspråk på att det skulle vara fråga om någon våldsamt förändring.

För projekteringen av dubbelspåret Älvsjö–Järna går det faktiskt åt 27,5 miljoner. Eftersom ett förslag om utredningar och samråd redan under detta år skall komma på bordet hävdar jag att det inte blir någon nämnvärd försening med verkställandet av riksdagens beslut om dubbelspåret som en följd av att de pengarna inte anslås i år.

RUNE JOHANSSON (s):

Fru talman! Det är inte ofta man här i kammaren har anledning att ge en kommunist rätt. Men när det gäller den verkliga anslagsökningen till SJ:s investeringar vill jag hävda att Sven Henriesson har rätt och Rolf Clarkson fel.

Med tanke på den här debattens utveckling skall jag i det här inlägget något komplettera Bertil Zachrisson när det gäller satsningen på SJ:s rullande

materiel. Jag vill liksom Rolf Clarkson och Bertil Zachrisson också slå fast att ett av de mest positiva inslagen i SJ:s verksamhet den senaste tiden har varit resultatet av lågprissatsningen. Men även denna medalj kan visa sig ha en baksida. Ingen hade väl trott och hoppats på att en resandeökning inom så kort tid som hittills på över 25 % hade varit möjlig.

Jag vill redan nu på en punkt ge Rolf Clarkson rätt, nämligen när han i sitt anförande hävdar att SJ har modern materiel i fråga om lok och vagnar. Det är helt korrekt att SJ internationellt sett hittills haft en mycket hög standard på sin lok- och vagnpark. Men den hittillsvarande resandeökningen innebär otvetydigt ökade påfrestningar både på personalen och på den rullande materielen. Risker är att resultatet härav blir att underhållet måste eftersättas. I en krissituation kan detta accepteras under en kort tid, men sedan kommer raset desto snabbare. Går lok eller vagnar sönder kommer snart inga reserver att kunna sättas in. På grund av att bristen på lok och vagnar kommer att öka tvingas SJ att köra så länge vagnparken håller. Om SJ inte får tillräckliga resurser för att förnya och anpassa lok och vagnar till det ökade behovet kan det medföra att resenärerna på nytt flyr SJ. Det kan knappast vara i någons intresse. Därför är det av största vikt att SJ tillförsäkras nödvändig förnyelse av sin maskinpark och att man har tillräcklig kapacitet när det gäller underhåll och revisioner. Detta slog riksdagen också fast med anledning av trafikutskottets betänkande 1978/79:18, som behandlades i kammaren den 1 juni i fjol.

Jag vill i detta sammanhang också hävda att 60 miljoner i ökade anslag när det gäller den rullande materielen är av stor betydelse för SJ. I sina anslagsäskanden begär SJ 130 miljoner för lok, 158 miljoner för motorvagnar, 84 miljoner för personvagnar och 128 miljoner för godsvagnar. Dessa äskanden är, såvitt jag kan förstå, både väl underbyggda och nödvändiga. Man skulle i dag nästan våga påstå att de kan vara tilltagna i underkant. Men likväl prutar kommunikationsministern 61 miljoner, samtidigt som han i propositionen påstår: "Mitt förslag till investeringsram innebär att programmet kan genomföras i väsentliga delar." Enligt kommunikationsministern kan man alltså skära bort 12 % av de äskade anslagen och ändå genomföra investeringsprogrammet. Till detta ansluter sig den borgerliga majoriteten.

Det socialdemokratiska förslaget om en ökning av investeringsramen skulle ge SJ välbehövliga resurser att snabbt möta de krav som jag här kortfattat försökt beskriva. Denna resursökning kolliderar på intet sätt med den långsiktiga investeringsplan som SJ f. n. håller på att jobba fram.

Låt mig ta ett konkret exempel för att belysa investeringsbehovet hos SJ. SJ har i dag ungefär 750 ellok, varav många nu är ganska hårt slitna. Man räknar med en avskrivningstid av 25 år, även om den verkliga livslängden är något längre vid normal drift. Rent matematiskt innebär detta att det för att man på längre sikt skall kunna hålla lokparken intakt vid nuvarande volym krävs en nyinvestering på 30 lok per år. SJ får i dag 17 lok per år. Med denna investeringstakt kommer investeringsbehovet ofrånkomligen ganska snart att kräva mycket stora ekonomiska insatser. Då hjälper enligt mitt sätt att se

inga frälsarkransar i form av leasingrekommendationer.

Vi anser oss mot denna bakgrund ha goda skäl att tillstyrka SJ:s yrkande men finner däremot motiveringen för utskottsmajoritetens yrkande om avslag på vår motion synnerligen tunn. I den hänvisar man endast till arbetet med SJ:s investeringsplan och till det statsfinansiella läget.

Jag kan, fru talman, i detta sammanhang inte underlåta att med några ord beröra motion nr 911, som väckts av en grupp centerpartistiska ledamöter i TU. Låt mig bara citera några rader ur denna motion:

”SJ:s underhåll av lok och vagnar är i behov av en bättre planering, och den tillgängliga reservkapaciteten torde inte vara tillräcklig.”

Vidare skriver man: ”Skall lågprissatsningens intentioner följas upp i ett litet längre perspektiv, måste SJ kunna svara upp mot de krav som bl. a. ställs från resenärer och personal på personaldimensioneringen.”

Jag delar helt dessa uppfattningar, och de stämmer också överens med vad vi framhåller i den socialdemokratiska motionen. Men dessa krav plus de sju andra i denna centermotion förutsätter ekonomiska insatser utöver vad som föreslås i budgetpropositionen. Därför hade det varit ganska naturligt om centerpartisterna i utskottet hade ställt upp bakom det socialdemokratiska förslaget. Det kan väl inte vara så att centern går ut och flaggar med en så pass omfattande motion som det här gäller utan att mena allvar med den.

Vi är tydligen helt överens om att satsningen på SJ måste fortsätta i enlighet med 1979 års trafikpolitiska beslut, och för detta behövs ökade investeringsinsatser.

Slutligen, fru talman, några ord om det särskilda yttrande som socialdemokraterna fogat vid betänkandet och som gäller förslaget att utreda förutsättningarna för ett statligt övertagande av NKLJ-banan. I vårt yttrande hänvisar vi till att närmare 85 % av transportvolymen på NKLJ-banan numera har förts över till landsvägstransport. Denna utveckling är olycklig av både transportekonomiska och trafiksäkerhetsmässiga skäl.

I utredningsdirektiven till SJ skriver kommunikationsministern bl. a.: ”Vid etappindelningen bör beaktas de möjligheter som kan finnas att genomföra projekten på ett sätt som är i överensstämmelse med sysselsättningspolitiska mål vid olika tillfällen och i olika regioner.” Med hänvisning till detta kan det vara rimligt att aktualisera frågan om upprustning och förstatligande av denna bandel.

Med det anförda yrkar jag bifall till de socialdemokratiska reservationerna.

RUNE TORWALD (c):

Fru talman! Jag vill i detta inlägg redovisa bakgrunden till och innehållet i det som utskottets centerpartister skrivit i ett särskilt yttrande vid trafikutskottets betänkande 1979/80:10.

Folkpartiregeringen framlade i fjol en trafikpolitisk proposition där man redovisade sin uppfattning åtminstone om hur trafikpolitiken *borde* utformas för att ge landet en hygglig trafikförsörjning. Vi fann många brister i propositionen och medverkade tillsammans med bl. a. socialdemokraterna

och moderaterna till många förbättringar på de punkter som togs upp i denna proposition. På ett antal punkter kom vi dock dess värre inte överens och kunde inte ställa oss bakom de ställningstaganden som gjordes av utskotts- majoriteten i trafikutskottets betänkande 1978/79:18 utan tvingades reser- vera oss.

Vi kunde exempelvis inte acceptera majoritetens uppfattning att man redan då, i fjol våras, skulle fastställa vilken omfattning riksnätet skulle ha och att det var på det som SJ:s investeringar i framtiden skulle koncentreras. Vi menade att detta skulle få förödande effekter för glesbygdsjärnvägarna och skulle motverka de regionalpolitiska mål som vi i övrigt strävar efter att uppnå. Men eftersom besluten togs så sent som i våras har vi funnit att det inte är rimligt att i år reservera oss på alla de punkter där vi egentligen inte delar majoritetens uppfattning, utan vi har genom det särskilda yttrandet velat markera att vi egentligen, på flera punkter, har en annan uppfattning än riksdagsmajoriteten och utskottsmajoriteten. Vi anser t. ex. fortfarande att det är felaktigt att styra investeringarna till de trafikstarka bandelarna. De bör i vart fall inte uteslutande koncentreras dit.

Vi lyckades i fjol dess bättre få riksdagsmajoriteten bakom oss när det gällde att rädda inlandsbanan och öka investeringarna för den. Jag uppfattar majoritetens skrivning i fjolårets utskottsbetänkande så, att inlandsbanan skall ingå i riksnätet och därmed alltså vara säkerställd för framtiden. Vi noterar också med tillfredsställelse att ytterligare 20 miljoner avdelats i årets budgetproposition för att rusta upp inlandsbanan. Även om vi gärna sett att den satsningen varit större får vi nöja oss med detta f. n. I sammanhanget kan det kanske vara av intresse att notera att en fullständig upprustning av inlandsbanan inte skulle kosta mer än ungefär ett fjärdedels kärnkraft- verk.

Vi anser fortfarande att ett dubbelspår mellan Älvsjö och Järna inte bör byggas ut f. n. Kapaciteten kräver inte detta förrän långt in på 1990-talet, om SJ dirigerar gods- och persontrafik som inte är destinerad till Stockholm via andra bansträckor där det nu är mycket långt till kapacitetstaket. Om pendeltrafiken i Stockholm övergår till fem par i stället för fyra par i tågsätten får man automatiskt en kapacitetsökning på 25 %. Det i sin tur drar mycket låga investeringskostnader jämfört med dem som skulle följa av ett dubbelspårsbygge.

Bertil Zachrisson har sagt att han för sin del tycker att det är en riktig satsning. Men han har antytt att han inte vill vara med om felaktiga prioriteringar. Vi tycker det är en felaktig prioritering att satsa en miljard på ett dubbelspårsbygge på sträckan Älvsjö-Järna, där det inte behövs. Jag finner det litet illavarslande när socialdemokraterna i sin reservation, på s. 33, skriver att man vill få möjlighet att starta dubbelspårsbygget genom att SJ omfördelar medel inom det föreslagna investeringsprogrammet. Är det möjligen inlandsbanans 20 miljoner man är ute efter, eller vilka omfördelningar är det som skall göras? Det vore intressant att få det redovisat. Vi vill i varje fall inte vara med om någon sådan omfördelning, däremot tycker vi att Flemingsbergs station skall byggas relativt snabbt. Det har vi sagt tidigare

*Anslag till statens  
järnvägar*

också. Det drar inte så våldsamma kostnader men skulle tillgodose en mängd trafikanter i Huddingeområdet.

Till slut vill jag också säga några ord om västkustbanan. I utskottsbetänkandet har dess värre ett litet påpekande som fanns med vid justeringen bortfallit. SJ redovisade för utskottet att västkustbanan var mycket hårt trafikerad och att den nått kapacitetstaket. Efter vad jag nu vet kommer SJ i sina investeringsplaner att ta upp västkustbanan bland de projekt man prioriterar.

Fru talman! Jag har inget annat yrkande än bifall till utskottets hemställan.

Kommunikationsministern ULF ADELSOHN:

Fru talman! Det är för mig som gammal stockholmare en källa till outsinlig glädje att höra om den manna socialdemokraterna vill skall regna över Stockholm i form av investeringarna på bandelen Älvsjö–Järna. Nu känner jag emellertid Bertil Zachrisson som en klok och förnuftig man som alltid är beredd att godta sakskaäl, inte minst när det gäller ekonomiska prioriteringar. Jag skall därför redovisa en del fakta som rätt nyligen kommit fram och höra om inte Bertil Zachrisson tycker det finns skäl för oss att något överväga frågan.

Som Rune Torwald sade kostar en dubbling av spåren mellan Älvsjö och Järna ungefär 1 miljard. F. n. projekterar SJ sträckan Älvsjö–Flemingsberg, och den skulle kosta 260 milj. kr. Det är alltså 1 miljard kronor vi diskuterar. De beräkningar som gjorts både av lokaltrafikföretaget SL och av SJ visar att man kan räkna med en 20-procentig ökning av trafiken, medan man – precis som Rune Torwald sade – genom en ökning från fyra till fem vagnenheter skulle kunna nå en 25-procentig ökning av kapaciteten. Det hör till saken att man då får göra en hel del investeringar i form av förlängning av stationsplattformar, uppställningsspår osv. Men allt detta plus den rullande materielen skulle man få till ungefär tre fjärdedelar av kostnaderna, alltså 745 milj. kr. Och, vilket är väsentligt, detta skulle klara kapaciteten inte bara för den södra delen utan också för den norra delen. Man får alltså på det sättet hela Storstockholmsområdet intaget. Till en lägre kostnad får man alltså bättre kapacitet inte bara för den södra utan också för den norra delen. Därtill kommer att det här enligt de prognoser som gjorts faktiskt inte behövs förrän på 1990-talet, och eftersom byggtiden för hela sträckan Älvsjö–Järna är sex à sju år behöver man för dagen inte förhastat sig och ta ett sådant beslut utan kan avvakta och se om det inte möjligen kan ersättas med någonting mera klokt.

Fru talman! En omdisposition föreslås av socialdemokraterna inom en given ram. Jag lade märke till att Bertil Zachrisson sade att vi hade slarvat över SJ:s förslag, medan socialdemokraterna hade haft en helt annan inriktning vid sin bedömning. För att uttrycka mig försiktigt skulle jag vilja säga att det nog vittnar om en viss okunnighet om SJ:s investeringsram, om man tror att det finns förutsättningar att pressa in ett sådant här stort bygge inom den ramen. Det går inte! Om man verkligen vill få en ny och bra

inriktning på statens järnvägars investeringar är det ingalunda säkert att två dubbla spår mellan Älvsjö och Järna är den riktiga prioriteringen. Om det gäller att göra en riktig prioritering av vad som är lönsamt och rätt är det måhända mycket bättre att få ett dubbelspår mellan Malmö och Göteborg och för Stockholmsområdet överväga att ha fem vagnar i stället för fyra och göra de investeringar som det kräver. Jag är inte övertygad om att jag har rätt härvidlag, men jag är i varje fall övertygad om en sak, nämligen att det är för tidigt att nu, i det läge vi har f. n., fatta beslut om en så stor investering som 1 miljard, när det finns så mycket annat som faktiskt trycker på. Och jag är övertygad om att det är fel att fatta beslut och skrida till verket, eftersom vi inte har något efterfrågetryck förrän om ett antal år. Bertil Zachrisson är ju, som jag nyss sade, en klok man, och han inser nog att det kan finnas skäl att vi sätter oss ner och resonerar om de här bitarna i stället för att springa i väg alldeles för hastigt.

SJ föreslås få en ram på drygt 1,3 miljarder. Socialdemokraterna tycker att detta är för litet och har, som man säger, gett sig in i en noggrann kontroll av det hela. Man föreslår att 60 milj. kr. utöver regeringsförslaget skall anslås för investeringar i lok, motorvagnar m. m. Ja, detta är inte så alldeles dumt, men i någon mån strider vi väl egentligen om påvens skägg. Vad som sagts från regeringens och utskottsmajoritetens sida är ju att man skulle kunna tänka sig ett leasingförfarande för ett belopp som inte är speciellt angivet, men jag skall återkomma till det. Dessutom vill jag gärna säga att den typ av omdisponeringar som socialdemokraterna föreslår ingalunda är förbjudna genom ett riksdagsbeslut i enlighet med regeringens förslag, utan SJ har stora möjligheter att inom de ramar som angivits göra sådana omdisponeringar.

Jag vill också närmast till herr Henriesson säga att såvitt jag förstår anser herr Henriesson att ett statligt leasingföretag inom sjöfarten är en mycket klok och riktig satsning, medan varje spår av leasing när det gäller statens järnvägar är en enfaldig och felaktig satsning. Det kan jag möjligen förstå med tanke på de ideologiska förtecken utifrån vilka herr Henriesson debatterar. Men när man ger sig in på kapitalismens tassemarker må man vara litet försiktig, när man kommer från vpk. Det är nämligen inte riktigt, som herr Henriesson hade tänkt sig, att det var ett enda gigantiskt leasingföretag som skulle få ett otillbörligt inflytande över SJ:s investeringar. Jag kanske skall försöka ta ner det till vad det gäller.

Först och främst har SJ kalkylerat med ungefär maximalt 85 milj. kr. – det är ingalunda sagt hur mycket det här kan komma att bli. Sedan är det inte fråga om ett enda företag utan det är egentligen alla tillgängliga banker, både svenska och utländska, leasingföretag och andra som kan komma i fråga. Därtill kan det vara fråga om svenska eller utländska industrier. Därtill kan det vara fråga om att utländska järnvägsföretag – som herr Clarkson, tror jag det var, sade – har vagnmateriel ledigt. Alla dessa utvägar skall vi pröva för att kunna omdisponera, så att vi, som Bertil Zachrisson sade, får just det rullande materiel som är viktigt för att få till stånd en bättre lönsamhet på SJ.

Vi har valt det greppet. Socialdemokraterna har valt att föreslå 30 friska miljoner – ja, friska vill jag inte kalla dem: ytterligare 30 miljoner på statsbudgeten i lånade pengar, lånade i dollar och till 19,5 % ränta; det är dagskursen. Det är den socialdemokratiska modellen. Utskottsmajoriteten har i stället valt att följa regeringens förslag, att med total flexibilitet se var vi bäst och billigast kan komma över den materiel som järnvägen f. n. behöver.

Man kan ha olika meningar om det här, och man kan vara bra personer ändå. Vi har i alla fall velat föra ned den här frågan om leasing där den hör hemma.

Med den omdisponering SJ har möjlighet att göra och med det leasingförfarande som föreslås tror jag att de 60 miljoner som socialdemokraterna föreslagit för rullande materiel väl kan komma att inrymmas. Och jag skulle nog gärna se att de kommer att inrymmas, och kanske mer. Jag tror nämligen att just rullande materiel är vad SJ behöver för en bättre lönsamhet.

Vi håller i departementet på och diskuterar med järnvägen, eftersom vi har ett hotande större och större underskott för järnvägen att se fram emot, om vi inte gör någonting. Vi avser att för nästa år lägga fram ett särskilt strukturprogram för järnvägen, där vi tillser att järnvägen gör just de investeringar som är mest lönsamma. Det är glädjande att konstatera att det tydligen kan bli en mycket bred uppslutning här i kammaren kring ett sådant program.

Låt mig sedan, även om det kan tyckas vara ett skamgrepp, fru talman, hänvisa till en av mina företrädare som kommunikationsminister, nuvarande landshövdingen i Värmland, Bengt Norling. Han har nyligen tillskrivit partiledarna och diskuterat det riktiga, vettiga eller förnuftiga i att satsa pengar på de svenska varven. Varför säger jag då detta här? Jo, därför att jag har förstått att socialdemokraterna, som anser att budgetunderskottet är för stort, vill öka detsamma genom ytterligare satsningar på varven. Detta har då ett förutvarande statsråd i en socialdemokratisk regering, tillika f. d. kommunikationsminister, reagerat mot. Han har väl gjort det mest med utgångspunkt från sitt län, men jag skulle vilja göra det från en annan utgångspunkt, och då skulle jag vilja vända mig till Bertil Zachrisson.

Jag tror, Bertil Zachrisson, att varje öre som vi inte lägger på varv som har svårt att konkurrera utan i stället på hela svenska folkets järnväg, i form av exakt de investeringar som Bertil Zachrisson har talat sig varm för, är riktiga investeringar från svensk synpunkt. Jag tror nämligen vi skall bygga lok. Jag tror vi skall ge svenska jobbare och tjänstemän i Västerås arbete med att bygga lok för järnvägen, för det är riktigt. Det tror jag är en bra mycket bättre satsning än att lägga de pengarna på båtar som vi inte kan sälja annat än till underpriser. Vi lägger dem då på räntabla jobb i Sverige för den svenska järnvägen. Om ett par år kommer vi att behöva inte bara ellok utan också diesellok. Dem skall vi bygga hos Nohab i Tollhättan – en lika viktig och bra mycket bättre satsning än satsningar på ej räntabla fartyg, som socialdemokraterna vill bygga fler. Motorvagnarna kan vi bygga till åtminstone 20 % i

Kalmar, en bra svensk ort, lämplig för industriarbete. Godsvagnarna skall vi bygga i Gävle, hoppas jag – också en riktig satsning, i stället för båtar som vi inte kan sälja annat än med statliga subventioner. Personvagnar, både natt- och dag-, kan vi också bygga i Kalmar.

För mig är det en källa till outsinlig glädje att Bertil Zachrisson är så inne på dessa räntabla investeringar. Gack ifrån er ståndpunkt om mera pengar till ej räntabla investeringar i båtar! Satsa på den rullande materielen, som herr Zachrisson och jag är så överens om att vi behöver!

*Anslag till statens  
järnvägar*

FÖRSTE VICE TALMANNEN:

Jag får meddela att anslag om kvällsplenum nu uppsatts.

BERTIL ZACHRISSON (s) replik:

Fru talman! Först frågan om spår mellan Älvsjö och Järna. Det är inte socialdemokraterna som nu plötsligt vill att det skall regna manna över Stockholm. Riksdagen har fattat ett beslut. Jag beklagar att man skall behöva säga till ett statsråd att det då är meningen att regeringen, som effektuerare av riksdagens beslut, skall se till att det beslutet blir förverkligat.

Nu försöker kommunikationsministern springa ifrån detta. Han säger att här finns diverse andra uppslag såsom längre tåg och längre plattformar. Men det där är ju ingenting annat än stockholmarnas förtvivlat kortsiktiga plottriga lösningar för att kunna hitta på något, när samhället nu inte gör någonting. Man löser bara tillfälligt vissa bekymmer för närtrafiken. Men detta spår är ju precis lika viktigt – kanske viktigare – för fjärrtrafiken. Vi vet att den hämning som i dag råder söder om Stockholm skapar problem för tågföringen i praktiskt taget hela landet. Ett sådant problem löser man inte genom att sätta till en vagn till något lokaltåg i Stockholm eller förlänga någon plattform. Nej, se till att riksdagens beslut blir genomfört, för det är detta det handlar om.

Sedan till frågan om SJ:s framtid och SJ:s investeringar. Det är klart att man skall försöka hålla sig på gott humör. Men jag måste säga att det är nästan väl magstarkt att, såsom kommunikationsministern nu gör, stå här och prata yvigt om vad vi skall göra, t. ex. bygga i Kalmar och Trollhättan och Västerås – yvigt, yvigt. Vi socialdemokrater har åtminstone anvisat medel och en ny inriktning för att komma i gång, men ni har ju ingenting. Den investeringsbudget som ni har lagt fram ger inte ens SJ möjligheter att förverkliga de investeringsordningar som SJ i dag har. Det är då oerhört galet att tala om att det i framtiden går att lösa problemen och att vi då skall göra diverse ting. Man spelar ut olika näringar mot varandra. SJ är en räntabel investering. Tyvärr är det inte friska pengar längre, eftersom alla pengar är sjuka i borgerlighetens Sverige. Vi får ta de pengar vi har. I detta sammanhang finns det åtminstone vissa möjligheter att göra någonting.

Jag skulle vilja säga att missnöjet i riksdagen med hanteringen av järnvägen i budgetpropositionen är enormt och sensationellt. Riksdagen fattade ett stort trafikpolitiskt beslut i fjol. Det brukar normalt innebära att riksdagen året efter är ganska lugn, för nu skall något hända. Vi har

emellertid i dag på riksdagens bord 79 motioner om järnvägen. Det är ett uttryck för ett enormt missnöje med regeringens sätt att hantera dessa frågor i budgetpropositionen. 26 av de 79 motionerna är borgerliga. Om jag hade tid skulle jag läsa upp en centerpartimotion, som därtill är en gruppmotion. Samtliga centerpartiets ledamöter i trafikutskottet är så missnöjda med regeringens hantering av SJ att de har motionerat med mycket drastiska ord om behovet av att ge SJ en helt annan möjlighet att verka. Detta är en stark missnöjesyttring från riksdagen, men den understryks tyvärr inte av några centerpartistiska reservationer. Herr Torwald, som modigt har skrivit under motionen, står nu här med svansen mellan benen. I själva verket finns i hela riksdagen ett oerhört starkt uttalat missnöje med regeringens sätt att handlägga järnvägsfrågorna.

SVEN HENRICSSON (vpk) replik:

Fru talman! När kommunikationsministern berättar om att de statliga beställningarna har stor betydelse för svensk industri, snuddar han verkligen vid sanningen. Men de små grepp som det här är fråga om är ju helt otillräckliga för att ge en verkligt kraftig injektion, som skulle bidra till att eliminera krisens verkningar i Sverige. Om man kunde åstadkomma en ny och radikal satsning på en alternativ trafikpolitik och ett alternativt trafiksystem, där det spårbundna systemet prioriteras och utvecklas, skulle det innebära förbättrade möjligheter för svensk industri, särskilt verkstadsindustrin.

Det kan vi hålla med om. Men som det nu är, sker det ju ingen ordentlig satsning. Det är tvärtom så att aktiviteten minskar, och då kommer man till frågan om leasingförfarandet. Det är då oportunt att hoppa på vpk och tala om hur vi är inne på kapitalismens tasselmarker.

I själva verket har den borgerliga regeringen, till vilken Ulf Adelsohn hör, en bärande doktrin, nämligen att landets ekonomi skall förbättras genom att man skapar gynnsammare förhållanden för svensk industri i allmänhet och exportindustrin i synnerhet. I konsekvens härmed har man under lång tid fört över finansiella resurser till den privata kapitalsektorn, samtidigt som man nu för en envis kampanj mot den offentliga sektorn. Det går inte att komma ifrån att denna kampanj, som förs av ledande företrädare för den borgerliga regeringen, också har inneburit en försämring av t. ex. statens järnvägars image, på så vis att järnvägen utgör en statlig verksamhet som mer och mer blir ifrågasatt.

Mot den bakgrunden blir det allt svårare att skaka fram finansiella resurser för den offentliga sektorn, inkl. statens järnvägar. Det hör naturligtvis ihop med att regeringen prioriterat den privata industrin och satsat på den. Däremot drar man åt svängremmen när det gäller den offentliga verksamheten.

I det läget inträffar det fenomenet att staten, som under många år har skapat institut för att hjälpa det privata näringslivet med krediter, nu får gå ut till samma privata näringsliv och be om hjälp för att klara sina investeringar. Det är enligt vårt sätt att se inte ett riktigt sätt att lösa de här frågorna. Det

kan leda till ett otillbörligt inflytande från stora kapitalgrupper över den offentliga sektorn.

RUNE TORWALD (c) replik:

Fru talman! En enda mening i kommunikationsministerns inlägg måste jag kommentera. Statsrådet Adelson säger att han fann att det var en enig uppslutning bakom hans uppfattning att SJ:s satsningar skall koncentreras på de räntabla, trafikstarka bandelarna.

Jag måste nog säga att vi centerpartister kan inte helt ställa oss bakom en sådan målsättning. Vi anser att betydande satsningar behövs och måste ske också på de trafiksvaga bandelarna, som har stor betydelse för regionalpolitiken.

Kommunikationsministern ULF ADELSON:

Fru talman! Jag har nu fått hjälp med att gå tillbaka i handlingarna och kan läsa upp vad det står i det beslut som herr Zachrisson har åberopat ett antal gånger, bl. a. i diskussion med herr Clarkson. Det står så här:

”När det gäller investeringarna i Storstockholmsområdet vill utskottet erinra om att SJ har begärt medel för projektering” – jag understryker ordet projektering – ”av ett nytt dubbelspår intill det befintliga på sträckan Älvsjö–Flemingsberg. Detta spår skulle kunna bli en första etapp av ett dubblerat spårssystem mellan Älvsjö och Järna. Utskottet anser att den av SJ föreslagna projekteringen bör komma till stånd.” Det är alltså beslutet.

Denna projektering pågår. Regeringen har givit statens järnvägar det uppdraget. Vad det är som är så genant för min del vet jag inte. Genant är väl egentligen att Bertil Zachrisson uppenbarligen trodde att riksdagen beslutat någonting helt annat än vad riksdagen faktiskt har beslutat.

Jag tycker inte att det är så genant, för det fattas ju så många beslut, och jag har den allra största respekt för att man inte kan komma ihåg alla. Men innan man går till vådliga eller – för att citera herr Zachrisson – yviga angrepp är det kanske klokt att läsa igenom vad utskottet har sagt.

Sedan vill jag säga att det är väl i och för sig inte något fel i det beslut riksdagen fattat, tvärtom. Men nu skall vi se om den riktiga investeringen verkligen är ett dubbelspår eller om det är bättre, som herr Torwald sade, att öka från fyra vagnar till fem, så att vi kan klara kapaciteten för hela området, även norr om själva Stockholm.

Sedan säger Bertil Zachrisson att det är ett sådant enormt missnöje i riksdagen och att detta från socialdemokraterna tagit sig uttryck i att man begär ytterligare 60 miljoner av vilka 30 är omdisponeringar.

Jag tror det kan finnas skäl för en del av vad de föreslår i sitt förslag till omdisponering. Vi har också sagt tidigare att detta har SJ full frihet att göra. Jag har ingenting emot det alls, tvärtom. Är det så att SJ finner att detta är mer räntabelt är det riktigt att man gör så.

Så några ord om detta med ”yvigt”. Jag kan inte komma ifrån att socialdemokraternas enda recept, bortsett från omdisponering, är mer pengar. Detta gäller på vartenda tänkbart område.

Nr 139

Torsdagen den  
8 maj 1980

---

*Anslag till statens  
järnvägar*

Torsdagen den  
8 maj 1980

---

*Anslag till statens  
järnvägar*

Tyvärr är det sjuka pengar, säger socialdemokraterna. Javisst, men ni föreslår ju bara ännu fler sjuka pengar.

Det är fråga om, Sven Henriesson, att begränsa den offentliga sektorns tillväxt, inte gå till angrepp mot den. Jag kan inte förstå hur receptet när det gäller sjuka pengar bara kan vara hela tiden fler sjuka pengar. Det var detta jag ville försöka säga förut när det gäller varven. Vad vi måste försöka göra i detta land är att satsa de få pengar vi har på områden där det faktiskt lönar sig för det svenska folkhushållet, inte där skattebetalarna måste pumpa in ännu fler goda, friska pengar efter de dåliga. Vi måste satsa där det lönar sig.

Jag angav för järnvägens del investeringar som man tydligen är överens om är räntabla. Där borde vi försöka satsa pengar i stället för att lägga dem där vi inte får någon ränta på dem.

Det tyckte jag socialdemokraterna var med om, och det är de säkert också, men de skall nödvändigt lägga ännu litet mera pengar någon annanstans ändå. Det är detta jag vänder mig emot.

BERTIL ZACHRISSON (s) replik:

Fru talman! När den första krumbukten med Älysjö-Järna inte gick försöker nu kommunikationsministern med en ny. Men det är alldeles klart att riksdagsbeslutet, som innebar att SJ fick ett betydande belopp för projektering, därmed också innebar att det hela skall rulla i gång. Detta har SJ själv insett och går därför till regeringen och föreslår att man skall få dra i gång verksamheten.

Detta var tydligen, såvitt jag förstår, också kommunikationsministerns första tanke, när han argumenterade efter den första linjen. Men när den inte höll gjorde han ett försök med den andra. Men det är som sagt alldeles självklart att riksdagsbeslutet innebär att man skall fullfölja denna verksamhet. Det framgår också klart av den borgerliga motion som föreligger. När det gäller den andra frågan, om SJ:s allmänna läge och SJ:s investeringar, är det också litet synd om herr Adelson. Han argumenterar efter två helt olika linjer. Å ena sidan: detta är sjuka pengar och då kan man inte använda dem. Å andra sidan: vi får använda de pengar vi har och sätta dem i projekt som är lönsamma.

Men det är ju precis det vi säger. Herr Adelson gör ju inte det han själv föreslår, nämligen att se till att SJ får de pengar som behövs för att kunna svara mot de behov som allmänheten och näringslivet ställer på järnvägen. Det är detta vi begär. Vi anger en riktning för detta och hjälper också till. De pengar vi föreslår ligger inte utanför. Det är inga nya pengar, de ligger inom den omdisponering av statsbudgeten som vi har föreslagit. Därför ligger de också klart inom den samhällsekonomiska ram som socialdemokratin dragit upp för denna verksamhet. Det är inte några hugskottspengar.

Jag vill erinra igen om det missnöje som finns i riksdagen. Det är stort, och jag vill uttrycka en varning på den punkten. Det stora antalet motioner på järnvägsområdet varslar om att här måste göras någonting annat. Centerpartimotionen är ett tecken. Det är alltså inom regeringens egna domäner folk säger att det är nödvändigt att på ett flertal punkter göra något för att

förbättra service, komfort och trivsel för SJ:s resenärer och arbetsförhållandena för de anställda. Det är bl. a. nödvändigt att se till att antalet anställda blir större och att SJ får bättre resurser. Man talar också om att det behövs bättre planering för SJ:s underhåll av lok och vagnar och att den tillgängliga reservkapaciteten inte torde vara tillräcklig. På punkt efter punkt kräver de åtgärder – som i och för sig kostar enormt mycket pengar, men det har inte centerpartisterna talat om – och uttrycker de ett missnöje, som inte bara är deras utan hela riksdagens, över det sätt på vilket järnvägspolitiken har hanterats i årets budgetproposition.

SVEN HENRICSSON (vpk) replik:

Fru talman! När man söker sig ut på den privata finansmarknaden för att få hjälp med investeringar för järnvägen är man i samma läge som när man leasar fartyg. Det finns emellertid en väsentlig skillnad. Om man använder sig av leasingföretag för att finansiera fartygsförvärv, som föreslås av utredningen, får samhället och staten insyn i och kontroll över verksamheten. Detta vänder sig kommunikationsministern emot, enligt vad jag har tagit reda på och enligt vad som finns dokumenterat. Däremot är han positiv till att privata finansieringsföretag, alltså utanför samhällets kontroll stående finansieringsföretag, får hjälpa till att finansiera SJ:s verksamhet. Det måste finnas en ideologisk grund för detta. Så snart storkapitalet får möjlighet att kladda på statlig verksamhet är det O. K., men det är inte O. K. när staten får kontroll över den viktiga rederinäringen.

Jag har velat betona detta, eftersom det är angeläget att klara ut att det är ideologiska synpunkter som ligger bakom agerandet.

Leasingmarknaden växer för varje år. År 1979 växte den med 40 %. Det innebär att en mycket stor del av företagsamheten börjar falla under de stora leasingföretagens domvärjo. Det är med andra ord kontokorten på ett högre plan. På fackspråk heter det att man kan disponera och förränta produktionsutrustning utan att äga den. Det innebär i vissa fall att företag helt enkelt belånar sina fakturor och får kontant betalt för dem, varefter de i stället blir kreditkunder hos finansbolagen, som tar vederlag för detta. Vi har i vår motion velat peka på att man skall vara synnerligen vaksam mot detta. Och i det fallet har vi facket med oss. Från fackligt håll har man uppmärksammat denna utveckling och är verkligen orolig över vad som kommer att inträffa med jobben. Det kan ju tänkas att de företag som är med och finansierar också kräver att få utföra servicearbeten på dessa funktioner, och då mister järnvägsmännen arbeten.

Kommunikationsministern ULF ADELSON:

Fru talman! Jag tänker inte ta upp någon mer omfattande diskussion med Sven Henriesson om skillnaden mellan att ett statligt leasingföretag på sjöfartens område skulle överta en stor del, kanske många hundra miljoner, av det tonnage som rederierna inte ansåg lämpligt och att 10, 20 eller 30 olika bankinstitut möjligen kan ställa upp med kapital i ett läge där SJ har svårt att skaffa det. Om inte Sven Henriesson själv inser skillnaden är det föga

Nr 139

Torsdagen den  
8 maj 1980

---

*Anslag till statens  
järnvägar*

*Anslag till statens  
järnvägar*

meningsfullt att här ta upp tiden med en sådan diskussion.

Jag tror mig också kunna garantera att t. ex. Skandinaviska Enskilda Banken inte kommer att vilja vara med och "meka" med SJ:s godsvagnar. Sven Henriesson kan vara helt lugn på den punkten.

Slutligen vill jag göra några få kommentarer till herr Zachrissons inlägg. Jag har inte deltagit i järnvägsdebatter i riksdagen förut, men enligt vad jag har hört och förstått så är antalet motioner i år ungefär lika stort som det brukar vara. Jag har också förstått att antalet motioner i riksdagen ökar för varje år. Det är alltså inte något särskilt stort antal motioner om järnvägen i år, utan det är ungefär som det brukar vara. Det är också så att oppositionen – oberoende av vem som har fört oppositionens färger – regelmässigt har lagt på ett antal miljoner på budgeten. Det är alltså inte någon nyhet i den delen heller. Det har varit olika förtecken på dem som fört oppositionens fanor, men man har gjort samma sak. Förra året gick utskottets förslag om 75 miljoner igenom, och de 75 miljonerna finns också med i regeringens förslag i år. Nivån har alltså höjts i den delen.

Bertil Zachrisson hade uppenbarligen inte läst vad utskottet sagt, och han uttryckte sig rätt elegant när han talade om mina krumbukter. Men jag bryr mig inte så mycket om det. De nya fakta jag redogjorde för – som kommit fram i undersökningar de senaste veckorna, bl. a. om ökning av antalet vagnar från fyra till fem och om förlängning av perronger – diskuterades internt bland Stockholmspolitikerna redan när jag var borgarråd i Stockholm. Och det finns ett mycket starkt intresse från statens järnvägars sida för detta. Bertil Zachrisson bryr sig kanske inte mycket om vad jag eller departementet tycker, men om det finns ett starkt intresse från statens järnvägar på grund av att detta ger bättre kapacitet till lägre kostnad för hela regionen i stället för bara för den södra delen av regionen, så tror jag att t. o. m. Bertil Zachrisson kommer att säga: Det hade jag ingen aning om, men då är jag beredd att byta ståndpunkt.

Förste vice talmannen anmälde att Bertil Zachrisson anhållit att till protokollet få antecknat att han inte ägde rätt till ytterligare replik.

**STEN-OVE SUNDSTRÖM (s):**

Fru talman! I det betänkande som nu behandlas ingår frågor som gäller den del av järnvägsnätet som kallas malmbanan och fraktavtalet mellan SJ och LKAB på denna bana.

En viktig princip i allt transportarbete är självfallet att man inte tar ut större fraktavgifter än vad kunden tål. Malmfraktkostnaderna har under senare år blivit ett stort problem både för Kiruna och för Malmbergsrörelserna inom LKAB.

T. o. m. mitten av 1970-talet utgjorde Lulea hamn den naturliga skeppningshamnen för LKAB:s Malmbergsgruvors produktion. Under 1976 förändrades grundförutsättningarna för malmskeppningen över Luleå drastiskt. Detta förhållande i kombination med det gällande fraktavtalets konstruktion bidrog till att LKAB 1977 började styra över alltmer av sin

produktion via det norra omloppet av malmbanan, alltså till utskeppning via hamnen i Narvik. Vid årsskiftet 1977-1978 slog t. o. m. frakttaxorna så hårt på malmbanan att Svenskt Stål föredrog att transportera en del av sitt malmbehov via landsvägstransporter – på sträckan Kiruna-Luleå innebär det 35 mil landsväg och ungefär 31 mil järnväg. Dessa landsvägstransporter väckte naturligtvis stor uppmärksamhet i massmedia och blev bl. a. föremål för frågeställningar i denna kammare.

Under 1978 började så åter förhandlingar mellan parterna SJ och LKAB om ett nytt avtal. Förhoppningarna från bl. a. de anställdas sida var naturligtvis stora om att man nu äntligen skulle klara av ett fraktavtal som båda parter skulle vara tillfredsställda med och som skulle kunna trygga malmexporten över Luleå hamn samt trygga gruvhanteringen i malmfältet.

I december 1978 träffades så det nya avtalet. Men det visade sig snart att detta nya avtal, som gäller t. o. m. 1985, kommer att ge katastrofala effekter för LKAB:s lönsamhet och därmed för sysselsättningen i Norrbotten – det län som utan tvivel har det besvärligaste sysselsättningsläget i hela landet.

Visserligen ingår i det nya avtalet ett s. k. rationaliseringsavtal, där parterna gemensamt skall försöka rationalisera driften på malmbanan. Men enligt de beräkningar som gjorts från fackligt håll skulle dessa rationaliseringar endast bidra till ungefär 1 kr. per ton malm i sänkning av malmfrakttaxorna. Detta skall ses mot bakgrunden av att LKAB i dag med rådande frakttaxor gör en förlust på ca 13 kr. per levererat ton över Luleå hamn.

I det sammanhanget kan nämnas att LKAB i dag får betala ca 30 kr. per ton för frakten av järnmalmen, medan lönerna uppgår till 27 kr. per producerat ton. Inget företag klarar i längden sådana fraktkostnader, i synnerhet inte när det gäller en så lågt förädlad vara som järnmalm.

En annan kostnadsfördelning i fråga om de malmfrakttaxor som tillämpas efter malmbanan skulle innebära betydligt bättre förutsättningar för en fortsatt produktion i Malmbergsgruvorna, och sett från företagsekonomisk synpunkt skulle det möjliggöra för LKAB att öppna det s. k. västra fältet för gruvbrytning. Gruvornas livslängd skulle därmed öka väsentligt, något som är mycket viktigt eftersom järnmalmsbrytningen är den helt dominerande sysselsättningen i Gällivare kommun och berör hela denna kommuns framtid och existens.

Det råder inget tvivel om att det brådskar att komma till rätta med frågan om fraktkostnaderna. Mycket talar för att om inget radikalt sker på detta område, så kommer malmexporten över svensk hamn att om några år vara ett avslutat kapitel. De fackföreningar som arbetat med att få en ändring i nuvarande prissättning till stånd pekar på risken att LKAB kan tvingas att använda endast ett omlopp för sin malmexport om inte frågan om fraktpriserna kan lösas. Mycket talar för att alltmer av malmexporten då skulle styras över Narvik.

En sådan fraktpolitik skulle hårt drabba sysselsättningen också i Luleåregionen. Det gäller främst den direkta hanteringen vid malmhamnen och

hamnservicen och därmed det kommunala bogserbolaget, tullen, sjöfartsverket m. fl. verksamheter. På sikt skulle Svenskt Stål drabbas på ett avgörande sätt. Dess inriktning och strukturplan skall enligt statsmakternas beslut leda till att det upprättas ett metallurgiskt centrum i Luleå. Detta planerade centrum bygger i stort på att Malmbergsmalmen utnyttjas.

Rimliga fraktkostnader på malmbanan betyder alltså oerhört mycket för sysselsättningen i Norrbottens gruv- och stålhantering. I början på detta år har LO- och TCO-distrikten gemensamt uppvaktat de politiska partiernas företrädare i länet. Vidare har dessa organisationer uppvaktat statsministern och kommunikationsministern i samma fråga. Det finns i Norrbotten en bred politisk enighet när det gäller att få till stånd en snar lösning av problemet.

I viss mån understryks detta också i utskottsbetänkandet, där utskottet pekar på att en övergripande samhällsekonomisk bedömning av den nuvarande situationen bör komma till stånd och att man i anslutning härtill även bör aktualisera frågan om att parterna tillsammans skulle kunna bilda ett företag för att handha malmbedriften i dess helhet.

Med den utskottsskrivning som nu föreligger bör man kunna skapa en öppning i det f. n. låsta läget när det gäller synen på fraktkostnaderna för malmbanan. Förhoppningen i det sammanhanget är att regeringen nu så snabbt som möjligt banar väg för en lösning som innebär sådana fraktkostnader att man kan garantera en fortsatt gruvbrytning i malmfälten, en fortsatt förädling av järnmalmen i Luleå samt en fortsatt malmexport över svensk hamn.

PER STENMARCK (m):

Fru talman! Jag har tillsammans med Ingrid Sundberg i en motion hemställt att regeringen låter undersöka de trafikpolitiska och samhällsekonomiska möjligheterna att införa s. k. biltåg i Sverige, dvs. ett system där man bereds möjlighet att ta med sig sin bil från ett ställe till ett annat utan att behöva köra den hela vägen. I en annan motion har Filip Fridolfsson och Tore Nilsson framfört liknande synpunkter.

Utskottet framhåller att utvecklingen, såväl utomlands som i övrigt, följs med uppmärksamhet och förutsätter att så kommer att ske även i fortsättningen. Låt mig få instämma i den förhoppningen.

För det kommande budgetåret förutses ett negativt netto av bytesbalansen på 12,2 miljarder kronor. Resevalutan väntas svara för en avsevärd andel av detta, ca 4,6 miljarder kronor.

Statens turistråd gör stora och värdefulla ansträngningar för att utöka möjligheterna att locka folk att tillbringa sin semester i Sverige, men alltjämt kan chartertrafiken framgångsrikt konkurrera med olika inhemska erbjudanden.

På grund av de stigande bensinpriserna och vårt lands vidsträckt motverkas kostnadsmässigt det önskemål som otvivelaktigt finns att utforska nya delar av vårt land.

För dem som bor i Sydsverige är det ofta betydligt billigare att resa söderut.

varför detta alternativ väljs, även om en bilsemester i Sverige för många kanske skulle ha varit betydligt trevligare.

För dem som bor i de norra delarna av vårt land är det ofta på samma sätt på grund av det billiga anslutningsflyget till charterresorna.

På det här sättet har vi med största sannolikhet fått betydligt färre semesterande svenskar i Sverige än vad vi skulle kunnat få. Av samma anledning har vi i Sverige förmodligen också alltför få semesterfirande från utlandet. Lågpriståget har i och för sig gjort järnvägarna förmånligare, men skall den resande vid framkomsten dessutom hyra bil blir totalkostnaden förmodligen avsevärd.

Det finns naturligtvis även andra kategorier som skulle ha nytta av ett biltågssystem i Sverige. En sådan torde vara handelsresande, som nu i mycket stor utsträckning kanske kör bil från exempelvis Malmö till Stockholm för att därefter besöka sitt distrikt norr om Stockholm. Med ett biltåg skulle den långa bilresan bli onödig. De fördelar som här står att vinna i form av en förbättring av trafiksäkerheten, tidsvinst genom att nattåg kan utnyttjas och en minskning av energikostnaderna är uppenbara.

Utskottet skriver att systemet med tåg och hyrbil skulle utgöra ett måhända bättre alternativ än biltransport med tåg. Något bevis härför finns naturligtvis inte, varför jag inte vill motsätta mig påståendet. Jag har inte heller motsatt mig det vid utskottsbehandlingen. Men för väldigt många ter sig troligen alternativet tåg och hyrbil som ett krångligt system, som många drar sig för att använda. De allra flesta menar säkert att *en* ilastning får räcka, nämligen den som man gör i den egna bilen. Systemet med hyrbil är absolut inte attraktivt för försäljare med stora provkollektioner och troligen inte heller för semesterresenärer. För dessa kategorier skulle säkert systemet med biltåg vara att föredra.

Biltåg har prövats vid ett antal tillfällen men i Sverige endast i mycket liten skala. I dag förekommer de veterligen endast på sträckan Kiruna–Narvik. Att priserna här är höga torde främst bero på den ringa omfattning som verksamheten har.

Tidigare har biltåg också funnits på andra sträckor, somrarna 1961 och 1962 på sträckan Stockholm–Malmö. Sedan dess har veterligen ingen verksamhet med biltåg förekommit i Sverige. Men mycket har inträffat, framför allt på energiområdet, som gör att det är tacknämligt att utskottet förutsätter att frågan kommer att följas med uppmärksamhet även i fortsättningen.

MARIE-ANN JOHANSSON (vpk):

Fru talman! I detta betänkande från trafikutskottet behandlas en rad motioner som rör SJ. Det är motioner av många olika slag, men alla har de till syfte att på olika sätt förbättra förhållandena vid SJ.

Utskottet har avstyrkt flera motioner med hänvisning till att utskottet förutsätter att de frågor som motionärerna aktualiserat ingår i SJ:s långsiktiga, alternativt årliga, investerings- och verksamhetsplanering.

Det är förstås bekvämt för utskottet att skjuta ifrån sig motioner på detta

sätt med några vänliga ord på vägen. Trafikutskottet har tidigare i år använt samma ordalydelse för att avfärda motioner av ungefär samma slag. Gången är alltså ungefär den att riksdagens ledamöter skriver motioner som avfärdas med att utskottet förutsätter att SJ beaktar frågan i sin planering. Riksdagsledamöterna skriver nya motioner som änyo avfärdas av utskottet, osv. Eftersom motionerna återkommer, är det tydligt att SJ faktiskt inte beaktar frågorna i sin planering i så hög grad som är önskvärt.

Jag ämnar i mitt inlägg uppehålla mig vid motion 379, som tar upp vissa frågor om trivsel och service på SJ. I den motionen tar vi upp just ett sådant krav som väckts år efter år och som avfärdats välvilligt av utskottet på ett sådant sätt som jag nyss redogjorde för. Det är kravet på en upprustning av järnvägsstationerna. Desto märkligare tycker jag att det är att man kan hitta samma i och för sig bra krav i motion 911 av Bertil Jonasson m. fl., en motion som f. ö. varit uppe tidigare i debatten. Den motionen är alltså undertecknad av centerledamöter i trafikutskottet. Några av dem var redan förra året ledamöter i trafikutskottet och avfärdade då samma krav i en vpk-motion med att de förutsatte att SJ beaktade denna fråga i sin planering. På samma sätt avfärdar de i dagens betänkande vårt och sitt eget motionskrav. Då undrar man ju: Varför skrev dessa centerpartister motionen? De kan ju inte vara nöjda med sakernas tillstånd men ändå återkomma med samma avfärdanden det här året. Varför har de inte i trafikutskottet verkat för att få starkare skrivningar när vi nu tycks vara överens om att det krävs upprustning av järnvägsstationerna? Under det år som gått sedan det här kravet senast avfärdades har det ju inte hänt så mycket i den frågan. Man kan förstås skylla på att det inte finns pengar till detta, men såsom vi påpekat i tidigare motioner skulle dessa satsningar också ge flera jobb, varför det inte på något sätt skulle vara fråga om bortkastade pengar – snarare fråga om omprioriteringar. Från vpk:s sida tycker vi inte att utskottets skrivningar är tillräckliga och yrkar därför bifall till motionen.

Fru talman! Motion 379 tar också upp förslag till flera andra åtgärder för att öka trivseln, bekvämligheten och servicen för den som reser med statens järnvägar. Den lyckade lågprissatsningen har ju inneburit att allt fler reser med SJ, och det är en utveckling som vi väl alla tycker är positiv. Det gäller nu, menar vi, att ytterligare popularisera järnvägsåkandet och på så sätt minska de långa bilresorna. Och här kommer de krav in som vi har ställt i motion 379. Vi kräver, förutom den förut nämnda upprustningen av våra järnvägsstationer, drogfria tåg, utökad service från AB Trafikrestauranger, speciella vagnar för hundar och mer personal på tågen.

Det är som bekant inte tillåtet att förtära medhavd alkohol på våra tåg. Som bekant är det också många som inte följer dessa regler med ibland ty åtföljande otrivsel för övriga resenärer. Det är också så att det – om man vill betala – är tillåtet att dricka öl och vin i restaurang- och kafévagnarna.

Fru talman! I alkoholdebatten har framförts det önskvärda i att skapa fler alkoholfria miljöer. Det borde vara naturligt, tycker vi, att tågen, liksom nu inrikesflyget, vore en sådan alkoholfri miljö. Dessutom är det inkonsekvent att tillåta servering av alkoholdrycker i restaurangvagnarna medan man inte

tillåts förtära medhavda drycker. I motionen har vi anfört att ordningsreglerna bör skärpas vad gäller alkoholförbudet, att de resande genom skyltar bör upplysas om detta förbud och att rätten att servera vin och öl i restaurangvagnarna bör dras in. Även om utskottet nu av formella skäl inte kunnat bifallit yrkandena tycker jag att man åtminstone kunnat sakligt behandla dem.

Fru talman! I motionen har vi också föreslagit en utökad service från Trafikrestauranger. Målet, menar vi, borde vara att det finns kafé- eller restaurangvagn på resor som är längre än 2.5 timmar. Vi menar också – och har framställt krav på den punkten – att de människor som har allergiska besvär borde ha möjlighet att resa utan att riskera hälsan. Pälsdjur, som har vistats i eller som vistas i en kupé, kan orsaka stora besvär för en allergiker. Vi har i motionen föreslagit att man skall återgå till den gamla ordningen att låta hundar åka enbart i rökkupé. Man kan också – åtminstone för fjärrtågen på de längre sträckorna – tänka sig den lösning som SJ, i Stockholm nu tillämpar med speciella vagnar för allergiker, där inte hundar tillåts åka.

Slutligen, fru talman, föreslår vi en förstärkning av personalen på tåg med många resande. Det gör vi av den anledningen att den ökande resandeströmmen medför att konduktörerna på vissa tåg får svårt att hinna med annan service till resenärerna än själva biljettkontrolleringen. Vi nämner i motionen bl. a. handikappade som kan behöva hjälp med bagage, hjälp att skaffa bärare m. m.

Alla dessa krav, fru talman, som vi tagit upp i motion 379, har utskottet avstyrkt, välvilligt men bestämt. Det är ju positivt att man ändå tycker att åtminstone några av kraven är riktiga. Det återstår nu att se om SJ, som utskottet förutsätter, tar hänsyn till dessa frågor vid sin planering. Jag tycker för min del att utskottets skrivningar kunde ha varit starkare, och jag vill, fru talman, yrka bifall till motion 379.

#### ELVY NILSSON (s):

Fru talman! Av den mångfald järnvägsmotioner som behandlas i det här betänkandet finns också ett antal som berör Värmland och som väckts av de socialdemokratiska ledamöterna från Värmland. Dessa motioner har emellertid rönt samma öde som de flesta övriga från andra håll i landet, nämligen att de med olika motiveringar och med mer eller mindre vackra skrivningar av trafikutskottet föreslås bli lämnade utan åtgärd. Detta tycker självfallet vi från Värmland är synd. Vi tycker det är synd därför att ett fullföljande av intentionerna i motionerna skulle ha varit till gagn för i första hand Värmland, men på sikt kanske också för hela folkhushållet.

Jag skall kommentera några av motionerna, och jag vill börja med kravet att man skall utreda förutsättningarna för att förstatliga privatägda NKLJ-banan som går mellan Karlstad och Hagfors.

Trafikutskottet har avvisat motionen med motiveringen att ingen framställning om ett statligt övertagande har aktualiserats från ägarhåll. Som ytterligare ett skäl för att motionen inte måtte föranleda någon riksdagens åtgärd anförs att numera närmare 85 % av transportvolymen förts över till

landsvägstransport och att banan sålunda används till en mycket ringa del.

Ja, just det. Det är just detta förhållande som är en av anledningarna till att vi väckt den här motionen. Så länge ägaren, Uddeholmsbolaget, använde banan fanns det ju ingen anledning att reagera. Men sedan bolaget förra året lät överföra samtliga sina timmertransporter från järnvägen till landsvägen finns det all anledning att på olika sätt agera. Banan är en resurs som ligger nära nog till ingen nytta, alltmedan de tunga och omfattande timmertransporterna trafikerar den dåliga och hårt belastade landsvägen efter Klarälven. I vår motion har vi dessutom pekat på den mycket omfattande arbetspendling som pågår mellan Karlstad och Deje-Förshaga och som gör att en utredning om ett återupptagande av persontrafiken på bandelen också skulle vara påkallad. Det råder dessutom ett stort intresse bland allmänheten för den här järnvägen, och samtliga berörda kommuner har framfört krav på ett initiativ från staten i frågan. Utskottets motivering att det inte föreligger någon framställning från ägarna är ingen stark motivering enligt min mening. Om vi anser att det är ett samhällligt intresse att järnvägen i fråga utnyttjas, då finns det väl också alla skäl för staten – i det här fallet SJ – att själv ta ett initiativ till förhandlingar.

- I ett särskilt yttrande har de socialdemokratiska ledamöterna i utskottet uttalat att utvecklingen vid NKLJ-banan såväl av trafikpolitiska som av trafiksäkerhetsmässiga skäl är otillfredsställande, och de har även understrukit att ett återförande av transporter från landsvägen till järnvägen framstår som önskvärt. De har dock inte tagit steget fullt ut och yrkat bifall till vår motion, där vi kräver att regeringen uppdrar åt SJ att utreda förutsättningarna för ett statligt övertagande. Därför ber jag att få yrka bifall till den socialdemokratiska motionen 1979/80:301.

I motionen nr 538 har vi aktualiserat en fråga som gäller inlandsbanan och dess förestående upprustning. Vi pekar på angelägenheten av att ett anslutande spår mellan Bergslagsbanan och inlandsbanan byggs i Herrhult i östra Värmland. Det skulle medföra att trafiken från Ludvika och Bergslagen ner mot Kristinehamn skulle väsentligt underlättas. Bl. a. skulle tillgängligheten till hamnarna i Kristinehamn och Karlstad därmed öka väsentligt. Båda kommunerna har byggt sina hamnar för en betydligt större kapacitet än den som f. n. utnyttjas. Dessa krav har också förts fram från Filipstads kommun och från Värmlandsdelegationen.

Utskottet har lämnat motionen utan åtgärd under hänvisning till och i avvaktan på resultatet av pågående utredning och förhandlingsarbete. Men eftersom kravet i vår motion i detta hänseende avser att SJ i samband med upprättandet av en investeringsplan för inlandsbanan också utreder förutsättningarna för byggandet av detta anslutningsspår anser jag det vara en fördel om SJ redan under utredningsarbetet får också detta uppdrag. Det finns i annat fall risk för att det inte blir beaktat under utredningsarbetets gång. Jag yrkar därför bifall till yrkande 1 i motion 1979/80:538.

När det däremot gäller de övriga kraven – dels elektrifiering av bandelen Herrhult-Kristinehamn utefter inlandsbanan, som vi kräver i det andra

yrkandet i den nämnda motionen. dels utredning av frågan om elektrifiering av Fryksdalsbanan, som vi föreslår i en särskild motion, förutsätter jag att de beaktas under det pågående utrednings- och förhandlingsarbetet, till vilket hänvisas i betänkandet.

**TORÉ CLAESON (vpk):**

Fru talman! I några motioner som behandlas i förevarande betänkande tar vänsterpartiet kommunisterna upp frågor som närmast gäller persontrafiken på järnväg i Storstockholmsområdet och angränsande delar. Vi har, bl. a. i motion 1366, tagit upp frågan om utvidgad pendeltågstrafik genom en förlängning av pendeltågssträckorna till andra tätorter än dem som nu berörs. Vi har aktualiserat frågan om en utvidgning till exempelvis Uppsala, Enköping, Eskilstuna, Flen och Nyköping.

Energikrisen och den energidebatt som förts har visat den stora betydelsen av att övergå från individuella till kollektiva personresor, både för att spara energi och för att förbättra miljön. En ganska omfattande enighet råder om att privatbilismen måste begränsas i våra tätorters centralare delar, men det förutsätter självfallet en samtidig utbyggnad av kollektivtrafiken.

En satsning på kollektivtrafik är också en satsning på trafiksäkerheten och skulle med säkerhet betyda att många människoliv kunde räddas. Den skulle säkerligen också på ganska kort sikt bli ekonomiskt lönsam för samhället och enskilda individer. Den pågående konflikten på arbetsmarknaden har visat på betydelsen och nödvändigheten av en väl fungerande pendeltågstrafik i Storstockholmsregionen.

Erfarenheterna från tiden före konflikten har emellertid också klart visat på behovet av en förstärkning och utökning av befintliga resurser, och det har visat att antalet resande stadigt har ökat. De förslag vi ställt i våra motioner kan, om de bifalls, verksamt bidra till en snabb förbättring av den kollektiva persontrafiken i Storstockholmsområdet och angränsande delar.

Trafikutskottet har för all del gjort välvilliga skrivningar till våra förslag om utvidgad pendeltågstrafik, om dubbelspårsutbyggnaden mellan Älvsjö och Flemingsberg – och därmed ett realiserande av kravet om en pendeltågsstation i Flemingsberg –, om upprustningen av Södertälje södra järnvägsstation och om återupptagandet av järnvägstrafiken mellan Enköping och Uppsala. Men i sak har man med olika omskrivningar – med gamla och nya motiveringar – avstyrkt motionerna. Ja, det är t. o. m. så att regeringen och trafikutskottets majoritet till vissa delar har backat ut från tidigare beslut och ställningstaganden, något som innebär försämringar och förseningar för angelägna projekt.

Frågan om dubbelspårsutbyggnaden på sträckan Älvsjö–Flemingsberg, som vi tar upp i motion 536, behöver som redan sagts i debatten ingen ytterligare utredning. Vad som nu krävs är handling och en uppföljning av tidigare uttalanden. Det är nu inte försvarligt att längre förhålla frågan om pendeltågsstationen i Flemingsberg. Det är en nonchalans mot tiotusentals människor bosatta i Huddinge kommun, anställda och patienter vid Huddinge sjukhus och anställda vid olika industrier i området. Enligt SJ

---

*Anslag till statens  
järnvägar*

krävs det att ett dubbelspår byggs mellan Älvsjö och Flemingsberg för att möjliggöra en station i Flemingsberg. I annat fall, säger man, skulle fjärtrafiken på södra stambanan hindras. Den lösning som vi från vpk och andra partier föreslår är alltså inte bara angelägen för Storstockholm.

Ett argument som nu i många år anförts mot förslaget i motion 1332 om upprustning av Södertälje södra järnvägsstation är att det varit svarigheter för statens järnvägar och Storstockholms Lokaltrafik att komma överens om olika praktiska, tekniska och ekonomiska frågor. Det måste enligt vår mening äntligen bli ett slut på velandet och olika undanflykter. Det går inte längre att blunda för de stora problemen för de 10 000 människor som reser varje dag och tvingas stå ut med "Södraeländet". Olika förslag och utredningar har under årens lopp visat att de flesta problemen går att lösa och att betydande förbättringar kan åstadkommas med relativt enkla tekniska lösningar. Nu måste prestigehänsynen få vika. Nu måste det bli något resultat av alla överläggningar och allt tal i dessa frågor. Nu krävs det handling.

I motion nr 543 föreslås att riksdagen hos regeringen skall hemställa om åtgärder för att trafiken på Enköpingsbanan snarast skall återupptas. Sträckan hör till de järnvägar som nyligen dragits ur SJ:s riksnät, och på sikt innebär detta att sträckan förbereds för nedläggning helt och hållet. I linje med vår helhetssyn på trafikpolitiken och persontransporter anser vi att starka motiv finns för bibehållande av sträckan, inte minst mot bakgrund av utredningar angående resandefrekvensen och angelägenheten av att styra över mera av tunga transporter från landsväg till järnväg. Vi har som framgar av motionen också ifrågasatt om beslutet om upphörandet av järnvägstrafiken på sträckan har fattats på ett riktigt underlag.

Den klart uttalade inriktningen bör vara att trafiken på Enköpingsbanan återupptas fortast möjligt.

Herr talman! En av de viktigaste trafikpolitiska åtgärderna i dag är att främja kollektivtrafiken och minska privatbilismen i de stora tätorterna. Samhällsekonomiska, energipolitiska, miljömässiga och sociala synpunkter kan bara tillgodoses genom en ökad satsning på den kollektiva trafiken i allmänhet och på pendeltågstrafiken i synnerhet då det gäller Storstockholmsområdet.

Jag yrkar bifall till de vpk-motioner som behandlas i trafikskottets betänkande nr 10.

Under detta anförande övertog talmannen ledningen av kammarens förhandlingar.

MARIANNE WAHLBERG (fp):

Herr talman! I en motion, nr 1979/80:1365, har jag tillsammans med tre andra folkpartister i Stockholms län tagit upp frågan om utbyggnad av kollektivtrafiken mellan Älvsjö och Flemingsberg. Eftersom motiveringarna för den här utbyggnaden är väl kända för riksdagen, skall jag inte nu ta upp tiden med en upprepning av argumenten. Jag vill bara påpeka att enligt de senaste uppgifter jag har fått reser varje dag ca 6 000 människor med buss

från Huddinge station till Flemingsberg och tillbaka igen för anslutning till pendeltågen.

Behovet av en station i Flemingsberg är således helt klart. Men det går inte att bara bygga en stationsbyggnad. Enligt SJ krävs det en utbyggnad av dubbelspår mellan i första hand Älvsjö och Flemingsberg och på sikt ända till Järna – annars hindras fjärtrafiken på södra stambanan. Riksdagen godtog, som redan har påpekats, i fjol denna argumentering och anslog medel för projektering av sträckan Älvsjö–Flemingsberg. SJ har i årets petita velat gå vidare och begär 27,5 miljoner för att starta utbyggnaden. Vi har i vår motion stött SJ:s önskan och menat – i motsats till departementschefen – att de omprioriteringar som SJ måste göra i investeringsprogrammet inte får gå ut över påbörjandet av arbetet med att bygga ett dubbelspår mellan Älvsjö och Flemingsberg.

Utskottet har i sitt betänkande sagt sig kunna godta föredragandens förslag i denna del och avstyrker därmed vår motion liksom också två andra motioner, från s och vpk, med samma syfte. Som motivering hänvisar utskottet till den långsiktiga investeringsplan som SJ skall redovisa senast den 1 september i år. Däri skall också ingå ett program för samordnade trafikpolitiska åtgärder i Storstockholmsområdet.

Socialdemokraterna i utskottet har i en reservation i anslutning till mom. 2 i utskottets hemställan tillstyrkt de motioner där man yrkar på att utbyggnaden av dubbelspåret Älvsjö–Flemingsberg påbörjas nästa budgetår. I detta yrkande inkluderas även vår motion. Det kan tyckas logiskt att jag skulle stödja ett sådant tillstyrkande. Men det förutsätter ett bifall även till s-reservationen under mom. 1, där det krävs ytterligare 30 miljoner i anslag till SJ för att denna utbyggnad skall kunna genomföras. Eftersom jag inte vill medverka till att spränga totalramarna för budgeten, kan jag inte stödja reservationen under mom. 1 och därmed inte heller reservationen till mom. 2.

Centerpartisterna i utskottet har i ett särskilt yttrande, som Rune Torwald redovisat, sagt att de anser att något dubbelspår mellan Älvsjö och Järna inte bör byggas f. n. Enligt deras uppfattning krävs inte detta förrän långt in på 1990-talet. Däremot menar de att Flemingsbergs station bör byggas, och att SJ därför bör få i uppdrag att utan tidsutdräkt planera för detta.

Den ekvationen går, såvitt jag förstår, inte ihop. Utan dubbelspår ingen pendeltågsstation – så har jag uppfattat det. För de 6 000 personer som springer från tåget till bussen varje dag är det möjligheten att få stiga av tåget i Flemingsberg som är det väsentliga. Jag skulle gärna vilja fråga kommunikationsministern om det nya alternativ vi fått ta del av i dag – längre perronger och fler vagnar på tågen – löser problemen med stationen vid Flemingsberg. Jag har svårt att tro det. Och då är man fortfarande ganska illa ställd när det gäller transporterna till och från Flemingsberg.

Det finns visst fog för att, som utskottet säger, avvakta den investeringsplan som skall komma redan i september, och som förhoppningsvis skall ge ett bättre underlag för gradering av angelägna behov. Jag hade inte föreställt mig annat än att byggandet av pendeltågsstationen i Flemingsberg och därav

följande utbyggnad av ett dubbelspår måste ligga mycket nära i tiden i den projektplanen. Därför, herr talman, yrkar jag bifall till majoritetens förslag i dess helhet.

I detta anförande instämde Margareta Andrén (fp).

BERTIL ZACHRISSON (s) replik:

Herr talman! Det var ett ganska sällsamt anförande vi nu fick bevittna i kammaren.

När regeringen lagt fram sin budgetproposition läste alla den, inkl. ett antal folkpartister, och upptäckte att det beslut de varit med om att fatta i fjol hade regeringen struntat i. Det var inte vilka folkpartister som helst utan två gamla statsråd, Marianne Wahlberg och Gabriel Romanus, och två gamla statssekreterare – en är fortfarande statssekreterare – Kerstin Anér och Daniel Tarschys. Dessa fyra motionerar mycket hurtfriskt om att det spår riksdagen begärt också skall byggas. De är medvetna om, precis som Marianne Wahlberg säger, att det inte räcker med en station, man måste bygga spår. Kommunikationsministern har visserligen sagt att man inte får plats med detta inom den investeringsram han gjort upp, därför får man ta upp detta senare. Men de här motionärerna vet hur man gör i kanslihuset och säger: Det är inte något bekymmer, vi får göra omprioriteringar. Inom de omprioriteringarna ryms detta förslag, och de utslungar hurtfriskt att denna utbyggnad är så viktig att den skall påbörjas under nästa budgetår.

Det är precis vad vi socialdemokrater också säger. Vi tycker visserligen att man dessutom skall anvisa pengar, men vi har även en andra reservation, som jag antar Marianne Wahlberg också har sett. Om ni tycker att man inte skall anvisa några pengar så följ då det folkpartistiska förslaget, det går. Det är inte så bra som vårt förslag, men det viktigaste är ändå att förslaget om spåret kommer till förverkligande, och då följer vi ert förslag och säger: Omdisponera inom de ramar som finns och se till att spåret blir byggt nästa år! Nu säger Marianne Wahlberg, vilket jag inte förstår: Det går inte, för det förutsätter pengar. Men det har ni ju insett att det inte förutsätter. Ni säger ju att detta går att genomföra utan att begära pengar. O. K., tror ni på det – ni har ju också suttit i kanslihuset så ni bör veta vad ni talar om – så håller vi med om att vi skall bygga det här spåret. Rösta nu på det som ni föreslog i januari! Ni borde väl veta vad ni skriver.

TORÉ CLAESON (vpk) replik:

Herr talman! Jag har begärt ordet av samma anledning som Bertil Zachrisson, nämligen för att påtala det mycket motsägelsefulla agerandet från folkpartiets sida. Inför den lokala opinionen har man sökt vinna några poäng genom sin motion och genom det sätt på vilket man lokalt gått ut i den här frågan. Finns det någon konsekvens i Marianne Wahlbergs och andra folkpartisters agerande i detta sammanhang bör de visa det genom att, när vi kommer till beslut, rösta för det förslag som de i själva verket har framfört i sin motion men som de sedan tydligen har tvingats krypa ifrån.

Sådana här exempel, som återkommer med jämna mellanrum, är sannerligen inte särskilt uppbyggande. Man går ut till den lokala opinionen i hemkommunen och i hembygden och föreslår en sak, men när det förslaget sedan kommer till realbehandling i utskott och kammare då springer man ifrån det. I och för sig är detta uppträdande från folkpartiets sida inte förvånande, men jag vill ändå i detta sammanhang påtala det.

MARIANNE WAHLBERG (fp) replik:

Herr talman! Det var kanske hurtfriskt, som Bertil Zachrisson sade, att vi på Stockholmsbänken gick ut och motionerade. Vi är ju lika angelägna om vår stockholmska hembygd som tydligen många andra här i kammaren är om sin. När vi skrev den här motionen och talade om att utbygganden borde kunna ske inom ramen för investeringsanslaget ansåg vi att det i en budget på 1,3 miljarder kronor skulle vara möjligt att göra sådana omprioriteringar. Men vi har naturligtvis påverkats av och tagit hänsyn till den diskussion som förts i utskottet liksom av de funderingar som vi har fått ta del av genom våra utskottsledamöter, att det är väldigt svårt att peka på varifrån dessa pengar skall tas i den trots allt ganska bantade budget som SJ fått. Det finns självklart även andra ytterst angelägna ändamål som SJ behöver använda pengarna till.

Bertil Zachrisson sade i sitt första anförande att det är ett svek mot riksdagen att hänvisa till en ny utredning. Det är väl i så fall ett svek som man har gjort sig skyldig till många gånger tidigare i denna kammare, om jag är rätt underrättad. Även när socialdemokraterna var i majoritet var det väl vanligt att man hänvisade till sittande utredningar när man avlog motioner.

Till sist vill jag påminna om att Bertil Zachrisson började sitt första anförande med att säga att vi i åratal har varit medvetna om att det behövs ett dubbelspår till Järna. Redan när man började projektera Huddinge sjukhus var man på det klara med att detta jättesjukhus skulle få betydelse för kommunikationerna. Den dåvarande regeringen, i vilken Bertil Zachrisson var en av ledamöterna, hade ju, enligt vad vi har hört här, en så utomordentlig ekonomisk planering. Då borde man väl ha kunnat satsa på de här investeringarna på litet längre sikt. Om man gjort det skulle vi inte ha varit så illa ställda i dag. Om vi måste vänta kanske ytterligare något halvår hoppas åtminstone jag och mina medmotionärer att vi ändå till slut skall få ett bra resultat.

BERTIL ZACHRISSON (s) replik:

Herr talman! Ytterst kort. Det här är en ganska pinsam historia. Marianne Wahlberg talar om att den magra budgeten i år gör att man får lov att krypa ur. Ja men, två statsråd och två statssekreterare måtte väl veta! De har skrivit en motion, och i den motionen säger de att man inom ramen för vad som är givet av kommunikationsministern kan göra de här omprioriteringarna. Det tyckte två gamla statsråd och två gamla statssekreterare i januari. Man får väl förmoda att de vet vad de gör när de skriver sina motioner!

Vi säger att visst går det! Vi har t. o. m. talat om hur man skall göra omprioriteringarna. Men nu säger Marianne Wahlberg att hon inte kan stå fast vid sin ståndpunkt, och det må ju vara. Men det upprörande med det här är det som Tore Claeson tog upp: Det är ohederligt att bete sig på det här sättet. Man låtsas i ena ögonblicket inför den lokala opinionen att man är modig och skall ge kommunikationsministern en knäpp på näsan. Man skriver ut sin motion och får press och prat i lokalradion och allt möjligt annat. Men i beslutsögonblicket kryper man ur alltihop och hoppas att den borgerliga pressen skall svepa in detta i något slags dimmans töcken. Inte är det särskilt modigt! Jag tycker att det här borde framstå som ett varnande exempel på hur ansvariga riksdagsmän inte skall bete sig gentemot sina opinioner.

TORE CLAESON (vpk) replik:

Herr talman! Trots talet i folkpartimotionen om att det här skulle kunna lösas inom ramen för de tillgängliga resurserna finner man nu plötsligt att det inte går. Marianne Wahlberg säger att det finns andra ändamål som man bedömer som mera angelägna. Jag skulle därför vilja fråga Marianne Wahlberg - hon har en replik kvar: Vad är det för andra ändamål som är mera angelägna än utbyggnaden av dubbelspåret och Flemingsbergs station?

MARIANNE WAHLBERG (fp) replik:

Herr talman! När det gäller den sista frågan kan jag fråga Tore Claeson om han är beredd att föreslå att pengarna skall tas från inlandsbanan. Det är de båda saker som står parallellt i den här budgeten.

I den socialdemokratiska motionen har man talat om neddragningar när det gäller byggnader och annat. Det är möjligt att man kan väga de sakerna mot varandra, men vi har inte sett oss ha den möjligheten.

F. ö. är det ofta svårt att föreslå omprioriteringar. I vissa fall resonerar myndigheterna som så: Om nu politikerna säger att vi skall pruta, så låt oss då för all del få göra den prutningen själva, där vi tycker att det är lättast! I andra fall säger man: Om nu politikerna säger åt oss att pruta, så får de väl också tala om *var* vi skall pruta. Detta är ett svårt dilemma - det är jag medveten om.

Jag skulle vilja fråga er som nu kritiserar att vi väckte den här motionen: Menar ni att vi därmed har skadat saken? Det tror inte vi. Vi tycker att vi ändå har medverkat till att skapa opinion runt den här frågan. Vi hoppas fortfarande att det bara är tid det handlar om. Jag vidhåller att det borde vara pinsamt för Bertil Zachrisson att inte planeringen kom i gång långt före 1979.

Talmanen anmälde att Tore Claeson anhållit att till protokollet få antecknat att han inte ägde rätt till ytterligare replik.

RAUL BLÜCHER (vpk):

Herr talman! Utskottets avfärdande av motion 531 om att Nordmark-Klarälvens Järnvägar i Värmland skall överföras i statlig ägo och att företaget skall inordnas i det övriga järnvägsnätet är belysande för hur handfallen den nuvarande regeringen är för hur privatekonomiska intressenter sköter de samhällseliga tillgångar som de i dag har makten över i kraft av det s. k. ägandet. Uddeholmsbolaget har av kortsiktiga intressen sett till att närmare 85 % av transportvolymen på NKIJ-banan har förts över till landsvägstransport. Samma bolag har av samma ensidiga kapitalägarintresse sett till att delar av Värmland har avrustats industriellt. Hela bygder har utsatts för utarmning, arbetslöshet och försämrad service.

Det enda argument som den borgerliga utskottsmajoriteten nu anför för att inte använda samhällets möjligheter att ta ett socialt ansvar och fränhända bolaget fortsatta möjligheter att ödelägga resurser som är viktiga för framtiden är att "ingen framställning har aktualiserats eller aviserats från ägarhåll".

I ett särskilt yttrande säger socialdemokraterna i utskottet helt riktigt att utvecklingen av transporterna i området, framför allt överföringen till landsvägstransport av 85 % av NKIJ:s transportvolym, är klart otillfredsställande såväl trafikpolitiskt som trafiksäkerhetsmässigt.

Dessutom, herr talman, har kommunikationerna – vilket jag har påpekat i min motion – en viktig uppgift i regionalpolitiken. Ett upprustat NKIJ skulle främja en regionalpolitisk satsning i norra Värmland. Detta talar för att NKIJ bör förstatligas och införlivas med det övriga järnvägsnätet.

En motion med i sak samma innebörd har väckts av Elvy Nilsson. Hennes partivänner i utskottet har stannat vid ett särskilt yttrande, men Elvy Nilsson har yrkat bifall till sin motion. För att inte krängla till voteringarna under mom. 23 stöder jag Elvy Nilssons yrkande.

När det gäller bandelen Lesjöfors–Kristinehamn sägs i länsstyrelsens utredning att företaget kan "ställas inför valet mellan fortsatt järnvägstrafik på vissa bandelar och övergång till busstrafik". Om man såsom vi i vänsterpartiet kommunisterna från ett vidare regionalpolitiskt och industripolitiskt perspektiv tror att järnvägarna har en framtid, kan man inte vara tillfredsställd med att denna risk finns. Därför måste vi fortsätta att kämpa för järnvägarna. De järnvägar som i dag finns måste bevaras. Jag säger detta i den fasta förvisningen att vi inom en snar framtid tvingas till en helt annan industripolitik och regionalpolitik.

Järnvägslinjen Lesjöfors–Kristinehamn passerar en hel rad industrisamhällen i östra Värmland. Resebehovet i området är naturligt inriktat på Kristinehamn, och bandelen är den bästa resvägen för förbindelser med Stockholm, Göteborg och södra Sverige.

Filipstads kommun är berörd. Där ligger bruksorten Lesjöfors. Filipstads kommun har på många områden drabbats hårt av industrinedläggningar. Gruvdriften i Långban och Persberg har lagts ner, likaså järnverket i Nykroppa, under tidigare år. En industriell utveckling är därför nödvändig för Filipstads kommuns framtid. Där ingår också behovet av att bruksorten

Nr 139

Torsdagen den  
8 maj 1980

---

*Anslag till statens  
järnvägar*

Lesjöfors får kompletterande industrier vid sidan av Lesjöfors bruk. I detta sammanhang är det viktigt att östra Värmland får behålla sin järnväg.

Herr talman! Jag yrkar bifall till motionen 530.

Jag skall så beröra motionerna 1343 och 1543 av Bertil Måbrink, vilka tar upp vissa järnvägssträckor samt en reparationsverkstad för godsvagnar. I motionen 1343 yrkas att riksdagen hos regeringen hemställer om förslag som innebär

1. att bandelen Karlskrona–Kristianstad upprustas och elektrifieras.
2. att bandelen Karlskrona–Emmaboda upprustas och
3. att bandelen Sölvesborg–Älmhult bibehålls och rustas upp.

Utskottet har när det gäller bandelen Karlskrona–Kristianstad bl. a. redogjort för att länsstyrelser och kommuner, som SJ samrätt med, har framhållit att samhällsekonomiska skäl och sysselsättningskäl talar för att åtgärderna genomförs.

Den nämnda bansträckan har stor betydelse för Blekinges möjligheter att på ett snabbt och effektivt sätt nå andra delar av landet när det gäller både persontransporter och godstransport. Det måste under alla omständigheter till en upprustning av banan och naturligtvis också en elektrifiering. Vi vet att näringslivet i Blekinge måste utvecklas, och en av förutsättningarna för detta är att det finns ett väl fungerande transportnät.

Utskottets ställningstagande är inte direkt avvisande till motionskravet. Utskottet skriver följande:

”Företrädanden anför att han för egen del finner projektet värt att studera närmare. Det anses dock böra jämföras med andra liknande projekt och frågan därför böra tas upp när SJ har redovisat sitt förslag till investeringsprogram för riksnätet m. m.”

Det innebär att frågan om upprustning av bandelen Karlskrona–Kristianstad inte är avförd från dagordningen. Förhållandet är dock detsamma för övriga bandelar som tagits upp i motionen. Jag avstår därför från att yrka bifall till motion 1343 och återkommer när SJ:s investeringsprogram presenteras.

I motion 1543 begärs en utredning och förslag om byggandet av en reparationsverkstad för godsvagnar i Hybo, Ljusdals kommun. Vad som i motionen begärs är alltså att man skall göra en utredning om förutsättningarna för en sådan verkstad. Att utskottet åberopar en viss överkapacitet i dagsläget kan inte vara ett skäl för att avslå kraven i motionen.

Jag utgår ifrån att den satsning på järnvägen som gjorts de senaste åren skall fortsätta. Vad som då måste ske är att man inför någon form av lågpris också på godstrafiksidan. Det är många skäl som talar för en sådan ordning. Jag kan nämna miljö-, energi- och hälsoskäl. Tyvärr finns det tecken som tyder på att SJ i stället avhänder sig godstransporter och skickar ut dessa på landsvägen. Jag har tidigare talat om NKIJ-banan, där det rör sig om privata intressen, men SJ följer samma politik. Man säljer ut sina godsmagasin, man drar in vissa linjer för styckegodset, och man skickar ett flertal lastbilar dagligen mellan t. ex. Gävle och Bollnäs.

Om i stället godsmängden per järnväg ökas måste detta få till resultat ökat

antal vagnar och därmed ökat serviceunderhåll. Det är i detta sammanhang man skall se förslaget i motionen.

Hybo är en lämplig plats. Där finns en nedlagd järnvägsstation med rälsen kvar och dessutom mark för ytterligare utbyggnad. I sammanhanget bör också framhållas som ett argument för motionsförslaget att Ljusdals kommun har drabbats mycket hårt av industrinedläggningar. Även SJ har under årens lopp svarat för betydande personalminskningar. Frågan bör ses som viktig också ur regional- och sysselsättningspolitisk synpunkt.

Jag yrkar bifall till motion 1543 av Bertil Måbrink.

**BERTIL DANIELSSON (m):**

Herr talman! Jag avser inte att gå in i någon större järnvägspolitisk debatt. Den har vi väl vid det här laget lämnat bakom oss. Men jag tillåter mig ändå att göra en liten marginalmarkering.

Bertil Zachrisson uttalade en åsikt om att väldigt många motioner har väckts i det här ärendet i riksdagen i år, och det skulle tyda på ett stort missnöje bland riksdagens ledamöter över den förda politiken. Det är möjligt att det är så, men jag tror att det inte i alla stycken är helt rätt.

Det kan måhända i stället vara så att dessa motioner uttrycker en optimism inför järnvägspolitiken och järnvägarnas framtid. Alla de förslag som i dessa motioner har lagts fram kan tyda på en tro på järnvägen och dess möjligheter att i framtiden betyda alltmer i vår kommunikationspolitik.

Herr talman! Järnvägarna har betytt mycket i vårt land, och alldeles särskilt i dessa dagar är deras betydelse större än på länge. Men även utan arbetsmarknadskonflikter tror jag att järnvägarnas betydelse för Sveriges kommunikationer kommer att öka. Krav på trafiksäkerhet, miljövänlighet och ekonomi spelar här en stor roll. Inte minst de ständiga höjningarna av drivmedelspriserna gör att den spårbundna trafiken kommer i en särställning.

I motion 1979/80:295 tar jag och Ewy Möller upp tanken på att planera för en ostkustbana. Egentligen vore benämningen sydostkustbana riktigare. Den skulle förbinda Karlskrona och Kalmar vid Linköping och Stockholm.

Ett enigt utskott har avstyrkt motionen. Något annat var heller inte att vänta. I frågor som denna väcks ett stort antal motioner, vilka inte sällan betraktas som utslag av lokal- eller regionalpolitiska ambitioner för att inte säga bypolitik, och kanske just därför avfärdas ganska summariskt i betänkandena.

I årets upplaga av järnvägsbetänkandet hänvisas till pågående utredningar och att man i pågående Länsplanering 80 tar upp trafikplanering på regional nivå. Utskottet anser därför att man bör avvakta bl. a. resultaten av SJ:s uppdrag och avstyrker därför motionerna.

Jag förutsätter ändå att SJ för kännedom tar del av de förslag som förs fram bl. a. genom denna motion. Om jag inte är fel underrättad har inte någon tidigare väckt tanken på en sydostkustbana.

Jag tänker inte yrka bifall till vår motion men tycker ändå det finns

**Nr 139**

Torsdagen den  
8 maj 1980

---

*Anslag till statens  
järnvägar*

anledning att föra fram några synpunkter.

Av de tidigare anlagda järnvägssträckorna i Kalmar län är numera hälften nedlagda. Förbindelserna mellan residensstaden Kalmar och Stockholm går över Alvesta. Stockholm ligger ca 450 km norr om Kalmar, men resenärerna nödgas först åka ca 120 km västerut till Alvesta innan man kommer fram till stambanan och viker av norrut. Detta är slöseri med tid och pengar. Restiden är mellan 6 och 7 timmar.

Detta exempel visar att kommunikationerna i Kalmar län på viktiga avsnitt är undermåliga, och jag tror att detta förhållande har hämmat länets expansion.

I motionen kräver vi inte att man omedelbart skall bygga en ostkustbana. Investeringskostnaderna blir stora och i nuvarande ekonomiska läge är det inte möjligt att genomföra dem, men jag vill att SJ i sin långsiktiga planering tar upp även denna bana för noggranna överväganden. Jag är övertygad om att en sådan satsning på sikt skulle bli en god affär. Goda kommunikationer i ett län kan måhända göra regionalpolitiska stödinsatser överflödiga i framtiden.

Jag är övertygad om att den spårbundna trafiken har en framtid. Det är därför angeläget att planering och beredskap är så goda att det nytänkande som via motioner och på annat sätt förs fram inte utan vidare avfärdas utan seriöst tas upp till överväganden. Detta gäller inte minst frågan om en sydostkustbana.

Med det sagda, herr talman, vill jag endast yrka bifall till utskottets hemställan.

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

OVE KARLSSON (s):

Herr talman! Jag har begärt ordet för att framföra några synpunkter på den fråga som aktualiseras i motion 1733, en upprustning av Västerdalsbanan.

Den här frågan har för min del börjat bli nära nog tjugig, eller en följetong. Krav på åtgärder har framförts vid många tillfällen, men de förtjänar att upprepas.

Trafikutvecklingen på banan har varit positiv de senaste åren med ett hela tiden ökande antal resande. Det som nu mycket oroar mig är banunderhållet. Något måste göras åt banan, annars kommer folk att dra sig för att åka. Vi som åker på banan varje vecka upplever krängningar och skakningar som är mycket besvärliga. Snart behövs det njurbälten som en del i utrustningen om man skall åka på banan. Vi har aldrig krävt höghastighetståg eller hastigheter på över 100 km/tim utan vad vi begär är en upprustning av banan så att hastigheter på 90 km/tim kan klaras och att man kan åka något så när bekvämt.

De uttalanden som SJ:s representanter gjorde den 21 maj i fjol vid ett opinionsmöte i Vansbro om att timmertransporterna var en god affär tycker jag fortfarande är ett bra argument för att en upprustning av banan måste

ske. Timmertransporterna får inte bara vara ett sätt att slita ner banan utan man måste också vara beredd att rusta upp den.

Vad som nu behövs är en omedelbar upprustning av Västerdalsbanan så att hastigheter på 90 km/tim kan hållas efter hela banan. Det är ett krav som det omedelbart måste göras något åt. Åkande efter Västerdalsbanan måste ha rätt till samma banstandard som andra resenärer.

Samtidigt vill jag uttala förhoppningen att det snarast sätts in ytterligare ett motorvagnspar mellan Borlänge och Malung. Det borde vara möjligt utan några större svårigheter.

Jag avstår för dagen från att ställa något yrkande, men jag kommer även fortsättningsvis att mycket noga följa Västerdalsbanans trafikutveckling och upprustningen av både själva banan och den rullande materielen.

Under detta anförande övertog talmannen ledningen av kammarens förhandlingar.

Andre vice talmannen THORSTEN LARSSON (c):

Herr talman! John Johnsson och jag har i motion 1736 framfört synpunkter på angelägenheten av att återupprätta persontrafiken på järnvägsträckan Malmö-Sjöbo. I betänkandet behandlas en mängd liknande motioner, och det är signifikativt att utskottet har behandlat dem på bara ett par rader. Utskottet skär bort de allra flesta motionerna enligt receptet att vad utskottet kom fram till förra året kan tillämpas även i dag. Utskottet skriver: "Vad utskottet sålunda anförde äger alltjämt giltighet."

Nej, herr talman, jag tycker inte det. Vi har fått en starkt förhöjd bensin- och oljekostnad sedan förra året. Vi har nu en i mycket högre grad angelägen anledning att satsa på kollektiva färdmedel.

Vi har från mina bygder ett stralande exempel på detta i den icke ökända lokaltrafiken Malmö-Lund. Den hade 1978 omkring 970 resande per vecka. 1979 hade antalet resande ökat till över 3 000 per vecka – dvs. med mer än 300 %. Det 2 000 personerna satt förmodligen förut i sina bilar och körde mellan Malmö och Lund. Jag kan upplysa kammaren om att SJ hade planer på att lokaltrafiken mellan Malmö och Lund skulle vara avvecklad just i år. Men kommunerna övertog ansvaret för trafiken, som tur var, och med detta resultat.

Malmö-Sjöbo-järnvägen kommer att finnas kvar i fortsättningen på grund av sin strategiska betydelse. Statsrådet Ulf Adelson har i ett brev till Gert Åkesson i Staffanstorp meddelat följande:

Jag har fått mina uppgifter från SJ, som har gjort en överslagsmässig beräkning. Den bygger på förutsättningen att banan elektrifieras och upprustas för att göra det möjligt att köra persontåg i 90 km/tim. Kostnaderna innefattar inga kurvrätningar. I totalkostnaden för att börja persontrafik på banan bör förutom upprustningen – ca 50 milj. kr. – inräknas kostnader för nya motorvagnar.

Det är egentligen en fin upprustning till ett, som jag tycker, relativt billigt pris.

Nr 139

Torsdagen den  
8 maj 1980

---

*Anslag till statens  
järnvägar*

Torsdagen den  
8 maj 1980

---

*Anslag till statens  
järnvägar*

Jag kan vidare omtala att denna bandel i dag är oelektrifierad, men godståg som trafikerar sträckan Malmö–Dalby kan köra med en hastighet av 60 km/tim och med betydligt högre axeltryck än ett motorvagnståg. Standarden på järnvägen skall ändå underhållas, därför att denna bana är en strategisk förbindelse till regementet i Revinge.

Befolkningen i stationsorterna Staffanstorp, Dalby, Veberöd, Sjöbo m. fl. platser uppgick när persontrafiken indrogs till bara 2 000–3 000 personer. Nu har befolkningen tiodubblats i dessa orter, och de är stora tätorter där det skulle behövas två hållplatser i vissa. Jag tror därför att en viss turtäthet här säkerligen skulle ge samma proportionella utslag som när det gäller lokaltrafiken Malmö–Lund.

Samtidigt vet jag att berörda kommuner är mycket intresserade av järnvägstrafiken i området. Kostnaden 50 milj. kr., med någon hjälp från staten, för upprustning är alltså ingen stor kostnad i detta sammanhang. Jag kan som exempel nämna att vi nu planerar att bygga en ny landsväg mellan Malmö och Staffanstorp – dvs. den första sträckan mot Sjöbo. Den lilla vägstubben på någon mil skall kosta 80 milj. kr. Om man ser till proportionerna här är det ju lätt att ta ställning.

Jag har inget yrkande.

EVA WINTHER (fp):

Herr talman! Jag skulle vilja göra några kommentarer med anledning av att jag motionerat om fraktavtalet mellan SJ och LKAB.

Låt mig trots att vi är i ett sent skede av debatten börja med litet historia. År 1888 kstades ett fartyg i Luleå hamn för första gången med malm som transporterats på den då just invigda järnvägen mellan Malmberget och kusten. 1902 började brytningen av järnmalmen i Kirunagruvan, och järnvägen till Narvik var klar 1903. Den kostade när den byggdes 34 milj. kr. Under årens lopp har över 700 miljoner ton malm lämnat malmfälten. Enbart sedan Statsföretag – 1957 – övertog gruvorna har mer än 450 miljoner ton malm brutits, och merparten har exporterats. De inkomster som malmerna tillfört Sverige har i hög grad haft en avgörande betydelse för den industriella uppbyggnaden också i sydliga delar av Sverige. I dag minskar järnmalmen i ekonomisk betydelse för landet, och LKAB har haft och har förluster i stället för som tidigare vinst. Även om malmpriserna har höjts det senaste året är det viktigt för företaget att på allt sätt pressa kostnader och hitta besparingsmöjligheter.

Här kommer fraktavtalet mellan LKAB och SJ in i bilden. Så länge LKAB gick med vinst hade det inte så stor betydelse om fraktpriserna var höga. Nu har man kommit i ett annat läge. Det avtal som slöts i slutet av 1978 blev inte något bättre avtal för LKAB, som man hade hoppats. Det gällande avtalet är starkt ofördelaktigt, och jag har därför motionerat om att regeringen skall ta initiativ till en omprövning av fraktavtalet.

När fraktkostnaderna för företaget är lika höga som kostnaderna för att ta fram malmen – om inte högre och när de är högre än lönekostnaderna, då är det något som är fel. Det nuvarande fraktavtalets konstruktion grundas på en

alltför hög andel fasta kostnader för SJ, vilket kan tyckas underligt när malmbanan väl borde vara avskriven för länge sedan.

För LKAB och malmfälten gäller det att överleva, och det nuvarande fraktavtalet riskerar att undergräva och försämra den möjligheten. Därför har den här frågan engagerat fackliga representanter och politiker i Norrbotten i syfte att få en ändring till stånd.

Nu inser utskottet att fraktavtalet är dåligt, även om man inte vill gå ifrån sin principiella inställning att riksdag och regering inte bör ingripa i SJ:s prisöverenskommelser. Utskottet säger att en samhällsekonomiskt övergripande bedömning av den nuvarande situationen bör komma till stånd. Det är jag mycket glad över, och jag tycker det är bra. Det kan inte vara rimligt att ett statligt företag skall slå undan benen på ett annat och försämra möjligheten till utveckling och fortlevnad.

Utskottet anser också att frågan om ett speciellt företag för malmbanedriften bör övervägas. Jag är väl kanske litet tveksam till tanken på ett särskilt företag, men det viktiga är att regeringen nu får ett uppdrag att överväga frågorna kring samarbetet mellan SJ och LKAB som det utkristalliseras i fraktavtalet. Eftersom det också begärs att riksdagen skall få förslag på åtgärder, som då förhoppningsvis förbättrar situationen, avstår jag från att yrka bifall till min motion och tillstyrker utskottets hemställan.

Jag kommer givetvis att följa den fortsatta handläggningen av det här ärendet med stor uppmärksamhet. Ett vettigt fraktavtal för LKAB är en förutsättning för företagets verksamhet och överlevnad i malmfälten.

#### IVAR NORDBERG (s):

Herr talman! Jag har begärt ordet närmast i anslutning till den debatt som har förts om spårutbyggnaden mellan Älvsjö och Järna. Denna spårutbyggnad är en förutsättning både för att man skall kunna förbättra fjärtrafiken och för att man skall kunna upprätthålla och förbättra lokaltrafiken inom denna del av regionen.

Marianne Wahlberg har rätt när hon säger att förutsättningen för att man skall kunna bygga en station i västra Flemingsberg är att man får spårutbyggnaden till stånd. Kravet om station har under flera år rests inte minst från Huddinge kommun, och landstinget har gjort detsamma. Men från SJ, som är ansvarig för spårkapaciteten även när det gäller lokaltrafiken, har man år efter år hävdats att det inte är möjligt att bygga en station i Flemingsberg förrän en spårutbyggnad har verkställts.

Det kommunikationsministern sade om att bygga längre plattformar och på det sättet försöka att få flera vagnar i tågen innebär därför ingen lösning på problemet med trafiken till Västra Flemingsbergområdet. Man kan inte genom Ulf Adelsonhs förslag få vare sig någon station i Flemingsberg eller någon förbättrad trafik i form av tätare förbindelser. Vad man åstadkommer genom längre plattformar och därmed flera vagnar är en bättre trafikkomfort jämfört med den som bjuds i dag genom att människor får större möjligheter att få sittplats i pendeltågen under rusningstrafiken. Och den är viktig i sig.

Torsdagen den  
8 maj 1980

---

*Anslag till statens  
järnvägar*

Det finns en stark lokal opinion inom Huddinge kommun för tillkomsten av de nya spåren och stationen i Flemingsberg. Varken Ulf Adelson eller trafikutskottets ledamöter kan vara okunniga om detta efter flera uppvaktningar i frågan både i år och i fjol.

Under förra året uppstod något som liknade segeryra inom de arbetsgrupper, opinionsgrupper och organisationer som finns i området. Det gällde också kommunalpolitikerna och inte minst de människor som bor och arbetar i området. Riksdagen fattade ju då ett beslut som innebar att SJ tilldelades erforderliga medel för att kunna påbörja projekteringen av spårutbyggnaden. Man såg självfallet fram emot att spårutbyggnaden skulle komma till stånd och att stationen skulle kunna byggas.

Det är klart att det blir lika stor besvikelse inom dessa grupper och bland dessa människor i dag, om inte riksdagen fullföljer det beslut som den fattade förra året.

Bara för att belysa omfattningen av trafiken i området – utöver vad som har framhållits av Marianne Wahlberg – kan jag nämna att det finns två bostadsområden med sammanlagt mellan 8 000 och 9 000 människor i området där stationen skall byggas. 4 000 personer arbetar på Huddinge sjukhus, som är den största arbetsplatsen i kommunen. Det finns 1 400 vårdplatser på sjukhuset, vilket också medför att det kommer många besökare dit. Sjukhuset tar emot inte mindre än 1 200 öppenvårdsbesök per dag, och mer än 1 000 människor får sin utbildning där.

Synnerligen många är alltså starkt intresserade av att få en station i Flemingsberg. Därför har jag med stor besvikelse tagit del av Marianne Wahlbergs och hennes folkpartistiska medmotionärers aviserade ställningstagande i denna fråga. Jag har nämligen litet svårt att förstå att man från folkpartiets sida det ena året, när det var en folkpartistisk trafikminister, var beredd att säga att man i motsats till regeringen och statsrådet i fråga var beredd att ge pengar till detta ändamål, medan man nästa år, med en moderat trafikminister, säger att man inte längre är beredd att fullfölja vad som beslöts året innan. Det är emellertid min förhoppning att Marianne Wahlberg och de övriga folkpartistiska motionärerna kommer att ställa sig bakom antingen reservation 1 eller 2, vilka jag ber att få yrka bifall till.

Överläggningen var härmed avslutad.

*Mom. 1 a och b*

Propositioner gavs på bifall till 1:o utskottets hemställan, 2:o) reservation 1 av Bertil Zachrisson m. fl. i motsvarande del samt 3:o) motion 210 av Lars Werner m. fl. i motsvarande del, och förklarades den förstnämnda propositionen vara med övervägande ja besvarad. Då Bertil Zachrisson begärde votering upptogs för bestämmande av kontrapropositionen ånyo de båda återstående propositionerna, av vilka den under 2:o) angivna förklarades ha flertalets mening för sig. Sedan Sven Henriesson begärt votering beträffande kontrapropositionen upplästes och godkändes följande voteringsproposition:

Den som vill att kammaren till kontraposition i huvudvoteringen angående trafikutskottets hemställan i betänkande 10 mom. 1 a och b antar reservation 1 av Bertil Zachrisson m. fl. i motsvarande del röstar ja, den det ej vill röstar nej.

Vinner nej har kammaren till kontraposition i nämnda votering antagit motion 210 av Lars Werner m. fl. i motsvarande del.

*Anslag till statens  
järnvägar*

Vid omröstning genom uppresning förklarades flertalet av kammarens ledamöter ha röstat för ja-propositionen. Då Sven Henriesson begärde rösträkning verkställdes votering med omröstningsapparat. Denna omröstning gav följande resultat:

Ja - 151  
Nej - 17  
Avstår - 152

I enlighet härmed blev följande voteringsproposition uppläst och godkänd:

Den som vill att kammaren bifaller trafikutskottets hemställan i betänkande 10 mom. 1 a och b röstar ja, den det ej vill röstar nej.

Vinner nej har kammaren bifallit reservation 1 av Bertil Zachrisson m. fl. i motsvarande del.

Vid omröstning genom uppresning förklarades flertalet av kammarens ledamöter ha röstat för ja-propositionen. Då Bertil Zachrisson begärde rösträkning verkställdes votering med omröstningsapparat. Denna omröstning gav följande resultat:

Ja - 162  
Nej - 161

*Mom. 1 c*

Propositioner gavs på bifall till dels utskottets hemställan, dels motion 924 av Lars Werner m. fl. i motsvarande del, och förklarades den förra propositionen vara med övervägande ja besvarad. Sedan Sven Henriesson begärt votering upplästes och godkändes följande voteringsproposition:

Den som vill att kammaren bifaller trafikutskottets hemställan i betänkande 10 mom. 1 c röstar ja, den det ej vill röstar nej.

Vinner nej har kammaren bifallit motion 924 av Lars Werner m. fl. i motsvarande del.

Vid omröstning genom uppresning förklarades flertalet av kammarens ledamöter ha röstat för ja-propositionen. Då Sven Henriesson begärde röst-

Torsdagen den  
8 maj 1980

*Anslag till statens  
järnvägar*

räkning verkställdes votering med omröstningsapparat. Denna omröstning gav följande resultat:

Ja - 306  
Nej - 17

*Mom. 2*

Propositioner gavs på bifall till 1:o) utskottets hemställan, 2:o) reservation 2 av Bertil Zachrisson m. fl. samt 3:o) utskottets hemställan med den ändring däri som föränleddes av bifall till motion 536 av Inga Lantz m. fl., och förklarades den förstnämnda propositionen vara med övervägande ja besvarad. Då Bertil Zachrisson begärde votering upptogs för bestämmande av kontrapositionen ånyo de båda återstående propositionerna, av vilka den under 2:o) angivna förklarades ha flertalets mening för sig. Sedan Tore Claeson begärt votering beträffande kontrapositionen upplästes och godkändes följande voteringsproposition:

Den som vill att kammaren till kontraposition i huvudvoteringen angående trafikutskottets hemställan i betänkande 10 mom. 2 antar reservation 2 av Bertil Zachrisson m. fl. röstar ja,

den det ej vill röstar nej.

Vinner nej har kammaren till kontraposition i nämnda votering antagit utskottets hemställan med den ändring däri som föränleds av bifall till motion 536 av Inga Lantz m. fl.

Vid omröstning genom uppresning förklarades flertalet av kammarens ledamöter ha röstat för ja-propositionen. Då Tore Claeson begärde rösträkning verkställdes votering med omröstningsapparat. Denna omröstning gav följande resultat:

Ja - 148  
Nej - 17  
Avstår - 157

I enlighet härmed blev följande voteringsproposition uppläst och godkänd:

Den som vill att kammaren bifaller trafikutskottets hemställan i betänkande 10 mom. 2 röstar ja,

den det ej vill röstar nej.

Vinner nej har kammaren bifallit reservation 2 av Bertil Zachrisson m. fl.

Vid omröstning genom uppresning förklarades flertalet av kammarens ledamöter ha röstat för ja-propositionen. Då Bertil Zachrisson begärde rösträkning verkställdes votering med omröstningsapparat. Denna omröstning gav följande resultat:

Ja - 162  
Nej - 161

*Mom. 3*

Propositioner gavs på bifall till dels utskottets hemställan, dels motion 210 av Lars Werner m. fl. i motsvarande del, och förklarades den förra propositionen vara med övervägande ja besvarad. Sedan Sven Henricsson begärt votering upplästes och godkändes följande voteringsproposition:

Den som vill att kammaren bifaller trafikutskottets hemställan i betänkande 10 mom. 3 röstar ja,  
den det ej vill röstar nej.  
Vinner nej har kammaren bifallit motion 210 av Lars Werner m. fl. i motsvarande del.

Vid omröstning genom uppresning förklarades flertalet av kammarens ledamöter ha röstat för ja-propositionen. Då Sven Henricsson begärde röst-räkning verkställdes votering med omröstningsapparat. Denna omröstning gav följande resultat:

Ja - 306  
Nej - 17

*Mom. 4-6*

Kammaren biföll vad utskottet i dessa moment hemställt.

*Mom. 7*

Propositioner gavs på bifall till dels utskottets hemställan, dels motion 924 av Lars Werner m. fl. i motsvarande del, och förklarades den förra propositionen vara med övervägande ja besvarad. Sedan Sven Henricsson begärt votering upplästes och godkändes följande voteringsproposition:

Den som vill att kammaren bifaller trafikutskottets hemställan i betänkande 10 mom. 7 röstar ja,  
den det ej vill röstar nej.  
Vinner nej har kammaren bifallit motion 924 av Lars Werner m. fl. i motsvarande del.

Vid omröstning genom uppresning förklarades flertalet av kammarens ledamöter ha röstat för ja-propositionen. Då Sven Henricsson begärde röst-räkning verkställdes votering med omröstningsapparat. Denna omröstning gav följande resultat:

Ja - 304  
Nej - 17

*Mom. 8*

Utskottets hemställan bifölls.

**Nr 139**

Torsdagen den  
8 maj 1980

---

*Anslag till statens  
järnvägar*

Torsdagen den  
8 maj 1980

*Anslag till statens  
järnvägar*

*Mom. 9*

Propositioner gavs på bifall till dels utskottets hemställan, dels motion 1366 av Lars Werner m. fl., och förklarades den förra propositionen vara med övervägande ja besvarad. Sedan Tore Claeson begärt votering upplästes och godkändes följande voteringsproposition:

Den som vill att kammaren bifaller trafikutskottets hemställan i betänkande 10 mom. 9 röstar ja.

den det ej vill röstar nej.

Vinner nej har kammaren bifallit motion 1366 av Lars Werner m. fl.

Vid omröstning genom uppresning förklarades flertalet av kammarens ledamöter ha röstat för ja-propositionen. Då Tore Claeson begärde rösträkning verkställdes votering med omröstningsapparat. Denna omröstning gav följande resultat:

Ja - 306

Nej - 17

*Mom. 10-12*

Kammaren biföll vad utskottet i dessa moment hemställt.

*Mom. 13*

Propositioner gavs på bifall till dels utskottets hemställan, dels utskottets hemställan med den ändring däri som föranleddes av bifall till motion 379 av Marie-Ann Johansson m. fl. i motsvarande del, och förklarades den förra propositionen vara med övervägande ja besvarad. Sedan Marie-Ann Johansson begärt votering upplästes och godkändes följande voteringsproposition:

Den som vill att kammaren bifaller trafikutskottets hemställan i betänkande 10 mom. 13 röstar ja.

den det ej vill röstar nej.

Vinner nej har kammaren bifallit utskottets hemställan med den ändring däri som föranleds av bifall till motion 379 av Marie-Ann Johansson m. fl. i motsvarande del.

Vid omröstning genom uppresning förklarades flertalet av kammarens ledamöter ha röstat för ja-propositionen. Då Marie-Ann Johansson begärde rösträkning verkställdes votering med omröstningsapparat. Denna omröstning gav följande resultat:

Ja - 304

Nej - 18

*Mom. 14 a*

TALMANNEN: Propositioner ställs först beträffande utskottets hemställan och därefter i fråga om motiveringen.

## Hemställan

Propositioner gavs på bifall till dels utskottets hemställan, dels hemställan i motion 1332 av Tore Claeson, och förklarades den förra propositionen vara med övervägande ja besvarad. Sedan Tore Claeson begärt votering upplästes och godkändes följande voteringsproposition:

Den som vill att kammaren bifaller trafikutskottets hemställan i betänkande 10 mom. 14 a röstar ja,

den det ej vill röstar nej.

Vinner nej har kammaren bifallit hemställan i motion 1332 av Tore Claeson.

Vid omröstning genom uppresning förklarades flertalet av kammarens ledamöter ha röstat för ja-propositionen. Då Tore Claeson begärde röst-räkning verkställdes votering med omröstningsapparat. Denna omröstning gav följande resultat:

Ja - 305

Nej - 18

## Motiveringen

Utskottets motivering godkändes.

### Mom. 14 b och 15

Kammaren biföll vad utskottet i dessa moment hemställt.

### Mom. 16

Propositioner gavs på bifall till dels utskottets hemställan, dels motion 1543 av Bertil Måbrink, och förklarades den förra propositionen vara med övervägande ja besvarad. Sedan Bertil Måbrink begärt votering upplästes och godkändes följande voteringsproposition:

Den som vill att kammaren bifaller trafikutskottets hemställan i betänkande 10 mom. 16 röstar ja,

den det ej vill röstar nej.

Vinner nej har kammaren bifallit motion 1543 av Bertil Måbrink.

Vid omröstning genom uppresning förklarades flertalet av kammarens ledamöter ha röstat för ja-propositionen. Då Bertil Måbrink begärde röst-räkning verkställdes votering med omröstningsapparat. Denna omröstning gav följande resultat:

Ja - 305

Nej - 18

### Mom. 17 a

Propositioner gavs på bifall till dels utskottets hemställan, dels motionerna

## Nr 139

Torsdagen den  
8 maj 1980

---

*Anslag till statens  
järnvägar*

## Nr 139

Torsdagen den  
8 maj 1980

### *Anslag till statens järnvägar*

533 av Sven Henricsson och John Andersson, 673 av Rune Jonsson m. fl. samt 1349 av Erik Olsson m. fl., och förklarades den förra propositionen vara med övervägande ja besvarad. Sedan Sven Henricsson begärt votering upplästes och godkändes följande voteringsproposition:

Den som vill att kammaren bifaller trafikutskottets hemställan i betänkande 10 mom. 17 a röstar ja,  
den det ej vill röstar nej.

Vinner nej har kammaren bifallit motionerna 533 av Sven Henricsson och John Andersson, 673 av Rune Jonsson m. fl. samt 1349 av Erik Olsson m. fl.

Vid omröstning genom uppresning förklarades flertalet av kammarens ledamöter ha röstat för ja-propositionen. Då Sven Henricsson begärde röst-räkning verkställdes votering med omröstningsapparat. Denna omröstning gav följande resultat:

Ja – 297

Nej – 26

#### *Mom. 17 b*

Propositioner gavs på bifall till dels utskottets hemställan, dels utskottets hemställan med den ändring däri som föranleddes av bifall till yrkande 1 i motion 538 av Elvy Nilsson m. fl., och förklarades den förra propositionen vara med övervägande ja besvarad. Sedan Tore Claeson begärt votering upplästes och godkändes följande voteringsproposition:

Den som vill att kammaren bifaller trafikutskottets hemställan i betänkande 10 mom. 17 b röstar ja,  
den det ej vill röstar nej.

Vinner nej har kammaren bifallit utskottets hemställan med den ändring däri som föranleds av bifall till yrkande 1 i motion 538 av Elvy Nilsson m. fl.

Vid omröstning genom uppresning förklarades flertalet av kammarens ledamöter ha röstat för ja-propositionen. Då Tore Claeson begärde röst-räkning verkställdes votering med omröstningsapparat. Denna omröstning gav följande resultat:

Ja – 298

Nej – 24

#### *Mom. 17 c*

Utskottets hemställan bifölls.

#### *Mom. 17 d*

Propositioner gavs på bifall till dels utskottets hemställan, dels motion 530 av Raul Blücher, och förklarades den förra propositionen vara med över-

vägande ja besvarad. Sedan Raul Blücher begärt votering upplästes och godkändes följande voteringsproposition:

Den som vill att kammaren bifaller trafikuskottets hemställan i betänkande 10 mom. 17 d röstar ja,  
den det ej vill röstar nej.  
Vinner nej har kammaren bifallit motion 530 av Raul Blücher.

Vid omröstning genom uppresning förklarades flertalet av kammarens ledamöter ha röstat för ja-propositionen. Då Raul Blücher begärde rösträkning verkställdes votering med omröstningsapparat. Denna omröstning gav följande resultat:

Ja - 306  
Nej - 17

*Mom. 17 e och f samt mom. 18 a och b*

Kammaren biföll vad utskottet i dessa moment hemställt.

*Mom. 18 c*

Propositioner gavs på bifall till dels utskottets hemställan, dels motion 543 av Oswald Söderqvist m. fl., och förklarades den förra propositionen vara med övervägande ja besvarad. Sedan Oswald Söderqvist begärt votering upplästes och godkändes följande voteringsproposition:

Den som vill att kammaren bifaller trafikuskottets hemställan i betänkande 10 mom. 18 c röstar ja,  
den det ej vill röstar nej.  
Vinner nej har kammaren bifallit motion 543 av Oswald Söderqvist m. fl.

Vid omröstning genom uppresning förklarades flertalet av kammarens ledamöter ha röstat för ja-propositionen. Då Oswald Söderqvist begärde rösträkning verkställdes votering med omröstningsapparat. Denna omröstning gav följande resultat:

Ja - 304  
Nej - 17  
Avstår - 1

*Mom. 19 a*

Propositioner gavs på bifall till dels utskottets hemställan, dels motion 909 av Sven Henricsson och Bertil Mábrink, och förklarades den förra propositionen vara med övervägande ja besvarad. Sedan Sven Henricsson begärt votering upplästes och godkändes följande voteringsproposition:

**Nr 139**

Torsdagen den  
8 maj 1980

---

*Anslag till statens  
järnvägar*

**Nr 139**

Torsdagen den  
8 maj 1980

*Anslag till statens  
järnvägar*

Den som vill att kammaren bifaller trafikutskottets hemställen i betänkande 10 mom. 19 a röstar ja,  
den det ej vill röstar nej.  
Vinner nej har kammaren bifallit motion 909 av Sven Henriesson och Bertil Måbrink.

Vid omröstning genom uppresning förklarades flertalet av kammarens ledamöter ha röstat för ja-propositionen. Då Sven Henriesson begärde rösträkning verkställdes votering med omröstningsapparat. Denna omröstning gav följande resultat:

Ja - 304  
Nej - 17  
Avstår - 2

*Mom. 19 b-21*

Kammaren biföll vad utskottet i dessa moment hemställt.

*Mom. 22*

Propositioner gavs på bifall till dels utskottets hemställen, dels motion 1343 av Bertil Måbrink i motsvarande del, och förklarades den förra propositionen vara med övervägande ja besvarad.

*Mom. 23*

Propositioner gavs på bifall till dels utskottets hemställen, dels motionerna 301 av Elvy Nilsson m. fl., 531 av Raul Blücher och 1329 av Sven Aspling m. fl. i motsvarande del, och förklarades den förra propositionen vara med övervägande ja besvarad. Sedan Elvy Nilsson begärt votering upplästes och godkändes följande voteringsproposition:

Den som vill att kammaren bifaller trafikutskottets hemställen i betänkande 10 mom. 23 röstar ja,  
den det ej vill röstar nej.  
Vinner nej har kammaren bifallit motionerna 301 av Elvy Nilsson m. fl., 531 av Raul Blücher och 1329 av Sven Aspling m. fl. i motsvarande del.

Vid omröstning genom uppresning förklarades flertalet av kammarens ledamöter ha röstat för ja-propositionen. Då Elvy Nilsson begärde rösträkning verkställdes votering med omröstningsapparat. Denna omröstning gav följande resultat:

Ja - 298  
Nej - 24  
Avstår - 1

*Mom. 24-27 a*

Kammaren biföll vad utskottet i dessa moment hemställt.

*Mom. 27 b*

Propositioner gavs på bifall till dels utskottets hemställan, dels motion 546 av Lars Werner m. fl. i motsvarande del, och förklarades den förra propositionen vara med övervägande ja besvarad. Sedan Sven Henricsson begärt votering upplästes och godkändes följande voteringsproposition:

Den som vill att kammaren bifaller trafikutskottets hemställan i betänkande 10 mom. 27 b röstar ja,  
den det ej vill röstar nej.  
Vinner nej har kammaren bifallit motion 546 av Lars Werner m. fl. i motsvarande del.

Vid omröstning genom uppresning förklarades flertalet av kammarens ledamöter ha röstat för ja-propositionen. Då Sven Henricsson begärde röst-räkning verkställdes votering med omröstningsapparat. Denna omröstning gav följande resultat:

Ja - 306  
Nej - 17

*Mom. 28*

Propositioner gavs på bifall till dels utskottets hemställan, dels utskottets hemställan med den ändring däri som föranleddes av bifall till motion 546 av Lars Werner m. fl. i motsvarande del, och förklarades den förra propositionen vara med övervägande ja besvarad. Sedan Sven Henricsson begärt votering upplästes och godkändes följande voteringsproposition:

Den som vill att kammaren bifaller trafikutskottets hemställan i betänkande 10 mom. 28 röstar ja,  
den det ej vill röstar nej.  
Vinner nej har kammaren bifallit utskottets hemställan med den ändring däri som föranleddes av bifall till motion 546 av Lars Werner m. fl. i motsvarande del.

Vid omröstning genom uppresning förklarades flertalet av kammarens ledamöter ha röstat för ja-propositionen. Då Sven Henricsson begärde röst-räkning verkställdes votering med omröstningsapparat. Denna omröstning gav följande resultat:

Ja - 305  
Nej - 17

*Mom. 29*

Propositioner gavs på bifall till dels utskottets hemställan, dels motion 546 av Lars Werner m. fl. i motsvarande del, och förklarades den förra propositionen vara med övervägande ja besvarad. Sedan Sven Henricsson begärt votering upplästes och godkändes följande voteringsproposition:

**Nr 139**

Torsdagen den  
8 maj 1980

---

*Anslag till statens  
järnvägar*

Den som vill att kammaren bifaller trafikskottets hemställan i betänkande 10 mom. 29 röstar ja,  
den det ej vill röstar nej.  
Vinner nej har kammaren bifallit motion 546 av Lars Werner m. fl. i motsvarande del.

Vid omröstning genom uppresning förklarades flertalet av kammarens ledamöter ha röstat för ja-propositionen. Då Sven Henricsson begärde röst-räkning verkställdes votering med omröstningsapparat. Denna omröstning gav följande resultat:

Ja - 306  
Nej - 17

*Mom. 30*

Utskottets hemställan bifölls.

*Mom. 31 a*

Propositioner gavs på bifall till dels utskottets hemställan, dels motion 379 av Marie-Ann Johansson m. fl. i motsvarande del, och förklarades den förra propositionen vara med övervägande ja besvarad. Sedan Marie-Ann Johansson begärt votering upplästes och godkändes följande voteringsproposition:

Den som vill att kammaren bifaller trafikskottets hemställan i betänkande 10 mom. 31 a röstar ja,  
den det ej vill röstar nej.  
Vinner nej har kammaren bifallit motion 379 av Marie-Ann Johansson m. fl. i motsvarande del.

Vid omröstning genom uppresning förklarades flertalet av kammarens ledamöter ha röstat för ja-propositionen. Då Marie-Ann Johansson begärde rösträkning verkställdes votering med omröstningsapparat. Denna omröstning gav följande resultat:

Ja - 305  
Nej - 17

*Mom. 31 b-f*

Kammaren biföll vad utskottet i dessa moment hemställt.

*Mom. 32*

Propositioner gavs på bifall till dels utskottets hemställan, dels motion 379 av Marie-Ann Johansson m. fl. i motsvarande del, och förklarades den förra propositionen vara med övervägande ja besvarad. Sedan Marie-Ann Johansson begärt votering upplästes och godkändes följande voteringsproposition:

Den som vill att kammaren bifaller trafikutskottets hemställan i betänkande 10 mom. 32 röstar ja,  
den det ej vill röstar nej.  
Vinner nej har kammaren bifallit motion 379 av Marie-Ann Johansson m. fl. i motsvarande del.

Vid omröstning genom uppresning förklarades flertalet av kammarens ledamöter ha röstat för ja-propositionen. Då Marie-Ann Johansson begärde rösträkning verkställdes votering med omröstningsapparat. Denna omröstning gav följande resultat:

Ja - 304  
Nej - 17  
Avstår - 1

#### *Mom. 33*

Propositioner gavs på bifall till dels utskottets hemställan, dels motion 383 av Lars Werner m. fl., och förklarades den förra propositionen vara med övervägande ja besvarad. Sedan Sven Henricsson begärt votering upplästes och godkändes följande voteringsproposition:

Den som vill att kammaren bifaller trafikutskottets hemställan i betänkande 10 mom. 33 röstar ja,  
den det ej vill röstar nej.  
Vinner nej har kammaren bifallit motion 383 av Lars Werner m. fl.

Vid omröstning genom uppresning förklarades flertalet av kammarens ledamöter ha röstat för ja-propositionen. Då Sven Henricsson begärde rösträkning verkställdes votering med omröstningsapparat. Denna omröstning gav följande resultat:

Ja - 306  
Nej - 17

#### *Mom. 34-37*

Kammaren biföll vad utskottet i dessa moment hemställt.

#### *Mom. 38*

Propositioner gavs på bifall till dels utskottets hemställan, dels motion 210 av Lars Werner m. fl. i motsvarande del, och förklarades den förra propositionen vara med övervägande ja besvarad. Sedan Sven Henricsson begärt votering upplästes och godkändes följande voteringsproposition:

Den som vill att kammaren bifaller trafikutskottets hemställan i betänkande 10 mom. 38 röstar ja,  
den det ej vill röstar nej.  
Vinner nej har kammaren bifallit motion 210 av Lars Werner m. fl. i motsvarande del.

## **Nr 139**

Torsdagen den  
8 maj 1980

---

*Anslag till statens  
järnvägar*

Vid omröstning genom uppresning förklarades flertalet av kammarens ledamöter ha röstat för ja-propositionen. Då Sven Henriesson begärde röst-räkning verkställdes votering med omröstningsapparat. Denna omröstning gav följande resultat:

Ja - 306

Nej - 17

**§ 10 Föredrogs**

Skatteutskottets betänkande

1979/80:48 med anledning av propositionen 1979/80:106 om Stockholms internationella fredsforskningsinstitut (SIPRI) organisation och verksamhetsformer, m. m., såvitt propositionen hänvisats till skatteutskottet

Utrikesutskottets betänkande

1979/80:21 med anledning av proposition 1979/80:106 om Stockholms internationella fredsforskningsinstitut (SIPRI) organisation och verksamhetsformer, m. m.

Kammaren biföll vad utskotten i dessa betänkanden hemställ

**§ 11 Nedrustning m. m.**

Föredrogs utrikesutskottets betänkande 1979/80:22 med anledning av motioner om nedrustning m. m.

I detta betänkande behandlades motionerna

1979/80:415 av Lars Werner m. fl. (vpk), vari såvitt nu var i fråga föreslagits att riksdagen beslutade

1. att uttala att Sverige i det fortsatta arbetet i olika nedrustningsorgan kraftfullt verkade för att nya typer av kärnvapen, som t. ex. neutronbomben, förbjöds,

2. att hos regeringen hemställa att denna skulle uttala ett fördömande av NATO:s beslut om inrättande av ett kärnvapenbärande raket- och robot-system i Europa,

3. att hos regeringen hemställa att denna tog initiativ i internationella organ som syftade till att begränsa kärnkraftsteknologins och därmed kärnvapnens spridning,

4. att hos regeringen hemställa om åtgärder för att Sverige inte skulle bidra till spridningen av kärnkraftsteknologin,

5. att uttala att en svensk nedrustning var en förutsättning för ett kraftfullt agerande för internationell nedrustning.

1979/80:809 av Birgitta Hambraeus m. fl. (c) såvitt nu var i fråga (yrkande 1),

1979/80:1130 av Olof Palme m. fl. (s), vari hemställdt

1. att riksdagen begärde att regeringen skulle genomföra en kartläggning och analys av rustningssituationen och utarbeta ett samlat förslag för nedrustning och andra rustningsbegränsande åtgärder med målet ett kärnvapenfritt Europa,

2. att riksdagen uppmanade regeringen att i samband med ESK-mötet i Madrid inbjuda till en europeisk nedrustningskonferens i Stockholm, och

1979/80:1621 av Sture Korpås m. fl. (c), vari såvitt nu var i fråga hemställdt

2. att riksdagen uttalade att Sverige i FN och andra organ borde verka för en internationell överenskommelse om stopp för upparbetning av använt kärnbränsle,

3. att riksdagen hos regeringen skulle anhålla att möjligheterna att inrätta en lekmanastyrelse för FOA prövades,

5. att riksdagen som sin mening gav regeringen till känna vad som anförts i motionen beträffande det svenska arbetet för rustningsbegränsningar,

6. att riksdagen som sin mening gav regeringen till känna vad som anförts i motionen beträffande den säkerhetspolitiska situationen i Europa.

Utskottet hemställde

1. att riksdagen förklarade motion 1979/80:1130 yrkande 1 angående kartläggning och analys av rustningssituationen besvarad med vad utskottet anförde.

2. att riksdagen förklarade motion 1979/80:1621 yrkandena 5 och 6 angående rustningsbegränsningar och den säkerhetspolitiska situationen i Europa besvarad med vad utskottet anförde.

3. att riksdagen förklarade motion 1979/80:1130 yrkande 2 angående en europeisk nedrustningskonferens i Stockholm besvarad med vad utskottet anförde,

4. att riksdagen skulle avslå motion 1979/80:415 yrkande 1 angående neutronbomben.

5. att riksdagen skulle avslå motion 1979/80:415 yrkande 2 angående ett regeringsuttalande om NATO-beslutet om robotsystem i Europa,

6. att riksdagen skulle avslå motion 1979/80:415 yrkande 5 angående svensk nedrustning,

7. att riksdagen förklarade motion 1979/80:415 yrkandena 3 och 4 angående spridning av kärnkraftsteknologi m. m. besvarad med vad utskottet anförde,

8. att riksdagen skulle avslå motion 1979/80:1621 yrkande 2 angående upparbetning av kärnbränsle,

9. att riksdagen skulle avslå motion 1979/80:809 yrkande 1 angående ombildning av IAEA,

10. att riksdagen skulle avslå motion 1979/80:1621 yrkande 3 angående lekmanastyrelse för FOA.

Torsdagen den  
8 maj 1980

---

*Nedrustning m. m.*

Följande två reservationer hade avgivits av Torsten Bengtson, Gunnel Jonäng och Sture Korpås (alla c):

1. *beträffande upparbetning av kärnbränsle*, vari reservanterna ansett att utskottet under 8 bort hemställa

att riksdagen med bifall till motion 1979/80:1621 yrkande 2 som sin mening gav regeringen till känna vad reservanterna anfört angående upparbetning av kärnbränsle,

2. *beträffande lekmanastyrelse för FOA*, vari reservanterna ansett att utskottet under 10 bort hemställa

att riksdagen med anledning av motion 1979/80:1621 yrkande 3 hos regeringen hemställde om en prövning av möjligheterna att öka det reella lekmannainflytandet i styrelsen för försvarets forskningsanstalt (FOA).

Till betänkandet hade fogats ett särskilt yttrande *beträffande internationella atomenergiorganet (IAEA)* av Torsten Bengtson, Gunnel Jonäng och Sture Korpås (alla c).

#### GUNNEL JONÄNG (c):

Herr talman! När vi nu skall behandla utrikesutskottets betänkande 1979/80:22 om nedrustning m. m. vill jag främst uppehålla mig vid två viktiga frågor, nämligen situationen i Europa och den andra granskningskonferensen kring icke-spridningsfördraget NPT. Non-Proliferation Treaty.

Först en bakgrund: Det är och förblir en skamfläck för världen och för vår generation att människors grundläggande behov för sin existens är mindre viktigt och mindre intressant än att utveckla nya raffinerade vapensystem, att mer pengar satsas på kanoner än på bröd. Denna skamfläck kan aldrig tvättas bort – vi är redan dömda av historien.

Vi kan nu endast söka lindra verkningarna av vanvettet och söka medverka till en förnuftigare utveckling i världen.

När det gäller avspänning och nedrustning i världen har utvecklingen snarast gått bakåt i stället för framåt under det senaste året. Den avspänning som byggts upp efter andra världskriget har förbytts, och vi är tillbaka i det kalla krigets dagar. Det visar hur bräcklig avspänningen är och hur hastigt den kan krasas sönder. Ett misstag från en av supermakterna kan få förödande följder. Ett beslut i hastigt mod kan tända en världsbrand. En presidentvalskampanj i USA kan påverka utvecklingen internationellt. Vi ser exempel på det när det gäller SALT II-avtalet, som amerikanska senaten ännu ej ratificerat utan som skjutits upp delvis på grund av presidentvalskampanjen. Man kan tycka att en supermakts val av ministrar egentligen inte angår andra länder särskilt mycket. Samtidigt är det dock så att dessa personval kan ha en avgörande betydelse för utvecklingen, inte bara i det egna landet utan också för andra länder. De berör därmed oss alla. Så är det t. ex. negativt också för andra länder när en man som utrikesminister Cyrus Vance med sin vilja och förmåga till samtal med Sovjetunionen tvingas avgå.

Det öppnar också dörrarna för den säkerhetspolitiske rådgivaren Brzezinski, som sannerligen inte är den mjuka linjens man.

Den sovjetiska inmarschen i Afghanistan innebar – det har omvitnats tidigare här i kammaren – ökad oro och spänning mellan supermakterna, samtidigt som det nu måste stå klart för alla – även för Sovjetunionen – att det var ett stort misstag av Sovjetunionen att på det sättet äventyra sitt eget anseende.

Händelserna i Iran och det misslyckade fritagningsförsöket från president Carters sida förde världen in i en krissituation. Mellersta Östern är fortfarande en av de stora konflikthärdarna.

Vi i centern framhåller i vår motion att säkerhetsläget i Europa under senare tid kommit i blickpunkten på ett särskilt sätt.

Vad är det egentligen som sker? Det förefaller mer och mer som om Europa är en bricka i supermakternas spel. Det finns ingenstans i världen en sådan koncentration av kärnvapen och trupper och vad som ytterligare kan behövas av militär rekvisita för ett krig. Varför är det så?

Är det risk för att Europas länder och folk skall börja krig med varandra? Någon enstaka lokal oroshärd finns förstås, men den risken är i det närmaste obefintlig.

Om Europa består av gentemot varandra fredligt sinnade folk – vad skall vi då med alla dessa vapen?

Sanningen är ju att detta är supermakternas spel. De vill naturligt nog skona sina egna länder. Skulle en konfrontation mellan dem komma till stånd har tydligen ingen av dem något emot att åter göra Europa till en krigsskådeplats. Ett nytt krig i Europa – ett tredje världskrig – är inte ett krig mellan Europas länder – utan det är maktkampen mellan supermakterna som i så fall skulle utspelas där.

Det är en möjlighet som kan bli en fruktansvärd sanning – även om upprinnelsen till ett krig i och för sig kan ske i Mellersta Östern eller kring Persiska viken. På detta sätt kan Europas länder bli något av marionetter där andra rycker i trådarna.

Den upprustning som nu sker i Europa innebär ökade risker för kärnvapenkrig – och det berör också vår egen säkerhet.

De nya eurostrategiska vapnen som NATO beslutade om i december 1979 och som var ett svar på Sovjets moderna och träffsäkra SS 20 ökar riskerna för supermaktskrig i Europa. De nya vapnen aktualiserar också frågan om Sveriges neutralitet och våra möjligheter att hävda den i en konfliktsituation och med kryssningsrobotar över vårt territorium. Här måste en beredskap utvecklas för att skydda vår neutralitet.

Sverige måste verka för förhandlingar mellan NATO och Sovjetunionen om medeldistansrobotarna. Att NATO-beslutet satte en käpp i hjulet för dessa förhandlingar är uppenbart. Men NATO-beslutet kommer ju inte att effektueras förrän 1982/83. Vi måste under denna tid utnyttja alla våra kanaler och möjligheter för att hindra att beslutet förverkligas. Självfallet krävs då också att Sovjet fryser ytterligare utplaceringar av SS 20.

I detta läge måste vårt nedrustningsarbete koncentrera sig på nedrustning-

en i Europa. Det behövs, som utrikesminister Ullsten sade i den utrikespolitiska debatten, ett samlat program för europeisk nedrustning. Tanken på en europeisk nedrustningskonferens har aktualiserats, och i Sverige har regering och opposition ställt upp för en sådan konferens. Sverige skulle kunna göra en insats genom att fungera såsom värdland. Vi skall dock naturligtvis vara medvetna om att en sådan konferens kan innebära mycket stora svårigheter och problem. Konferenser löser i och för sig inga problem, utan det krävs även handling på annat sätt.

Målsättningen för nedrustningen i Europa är – står det i betänkandet – ett kärnvapenfritt Europa. Det är en bra målsättning, men den är mycket långsiktig och rymmer mycken problematik. Bara den geografiska avgränsningen kan vålla problem. Jag tror att en förutsättning för ett kärnvapenfritt Europa faktiskt är en upplösning av de militära allianserna. En kärnvapenfri zon kan endast bestå av självständiga stater, som inte är allierade med någon supermakt. Eftersom ett framtida krig är en maktkamp mellan supermakterna, dras också deras allierade med i kriget. Men vinsten med en kärnvapenfri zon skulle vara att kärnvapen inte skulle användas mot länderna inom zonen. Mot denna bakgrund står det klart att vi har en lång väg att gå för att åstadkomma ett kärnvapenfritt Europa. Målsättningen är klar, men hittills har vi från svensk sida uppenbarligen inte tagit fram några handlingslinjer för att uppnå detta mål. Har vi satt upp ett mål, skall vi dock självfallet också arbeta för att förverkliga det.

MBFR-förhandlingarna i Wien om truppreduceringar har stagnerat och ger tydligen inte mycket hopp. Men vårt arbete från svensk sida är i full gång för att söka åstadkomma resultat när det gäller utbyggnad av de förtroendeskapande åtgärderna inför ESK-konferensen i Madrid.

Den andra stora fråga som jag vill ta upp är försöken att hindra kärnvapenspridningen i världen. Vi har ett aktuellt fördrag, NPT-fördraget, vars huvudsakliga syfte just är att hindra spridning av kärnvapen. Därvid måste enligt min mening artikel VI sättas i förgrunden inför den andra granskningskonferensen nu i augusti–september i Genève. Det är den artikel där kärnvapenstaterna lovar att förhandla om effektiva åtgärder för att vid en tidig tidpunkt få slut på kärnvapenkapprustningen. Det är ett löfte som sannerligen inte har infriats. Där måste kraven skärpas.

Det råder i svensk politik stor enighet om vikten av detta fördrag, och så har varit fallet sedan dess tillkomst. Det är viktigt att Sverige fortsätter sitt aktiva arbete för att ytterligare stärka fördraget.

Spridningsrisken är i hög grad knuten till upparbetningen av använt kärnbränsle, eftersom det leder till utvinning av plutonium, fullt användbart för vapenändamål.

Om man verkligen menar någonting, om man verkligen vill åstadkomma någonting för att främja icke-spridning, måste man naturligtvis också försöka sätta stopp för upparbetning av använt kärnbränsle. Det är centerens uppfattning, och den är enkel och logisk.

Jag ber i detta stycke att få yrka bifall till reservation nr 1 av centerpartisterna.

Men låt oss titta på vad majoriteten i utskottet tycker: "Förslaget i motion 1621 om svensk aktivitet för en internationell överenskommelse om stopp för upparbetning av använt kärnbränsle rimmar enligt utskottets bedömning illa med bl. a. åtagandena i NPT."

Såvitt jag förstår är det egentligen precis tvärtom. Det rimmar mycket väl mot bakgrund av vad jag har sagt om huvudsyftet med fördraget, att verka för icke-spridning och för nedrustning.

Sedan talar utskottet om villkorslagen: "Enligt den svenska villkorslagen är dessutom upparbetningsavtal, vid sidan av säker direktförvaring, en av de möjligheter som står den svenska kärnkraftsindustrin till buds för att få tillstånd att ladda ett kärnkraftverk."

Nu är det ju faktiskt så att villkorslagen erbjuder två möjligheter, upparbetning eller direktförvaring. Den svenska kärnkraftsindustrin är alltså inte hänvisad till upparbetning. Vi vet också att det är svårt nu att teckna upparbetningsavtal – industrin är mer inne på direktförvaring – och vi vet att det inte är särskilt lönsamt att upparbeta. INFCE säger i sin slutrapport att inga nya civila upparbetningsanläggningar bör byggas utöver de tre befintliga i Frankrike, England och Japan. Utvecklingen synes alltså gå mot minskad upparbetning.

Utskottet säger sist i detta avsnitt på tal om villkorslagen: "Så länge denna lag gäller är det inte möjligt för Sverige att internationellt driva en annan linje." Det är ett mycket intressant uttalande av utskottsmajoriteten. Det innebär djupast sett att Sverige skall föra samma politik internationellt som man för hemma. Men varför slår inte den uppfattningen igenom i utskottsbetänkandet f. ö.? Varför använder man den argumentationen bara när det passar de egna intressena? För mig och för oss i centern är det självklart att vi måste föra samma politik internationellt som vi för hemma – i alla sammanhang.

Svenska folket har sagt ja till en avveckling av kärnkraften inom högst 25 år, dvs. svenska folket tror inte på kärnkraften som framtida energikälla. Partierna har lovat att respektera folkets utslag.

Om det funnes någon logik hos utskottsmajoriteten, skulle den säga med sina egna ord: Så länge detta gäller är det inte möjligt för Sverige att internationellt driva en annan linje. Men vad säger man? Jo, utskottet "utgår från att regeringen liksom hittills i dessa förhandlingar" – alltså i NPT-förhandlingarna eller vid granskningskonferensen – "söker tillgodose mycket strikta krav på varje typ av export av kärnkraftsteknologi. Samtidigt kan önskemål om att erhålla sådan teknologi för uteslutande f:edliga ändamål i enlighet med NPT:s stadga inte avvisas."

Man visar alltså upp en praktfull dubbelmoral och agerar helt emot den politik som svenska folket sagt ja till. Detta finner jag djupt oroande för vår trovärdighet över huvud taget. Att hyckla i internationella sammanhang ger inga resultat.

Om inte Sverige i internationella sammanhang uppträder ärligt, redovisar våra uppfattningar och vårt folks intentioner och önskemål, då skall vi inte hoppas på att vare sig vinna förtroende eller kunna åstadkomma några

---

*Nedrustning m. m.*

resultat när det gäller nedrustningen i världen. Detta utrikesutskottets betänkande gör genom majoritetens skrivning åtminstone på mig ett beklämande intryck.

Jag har sagt det tidigare: NPT-fördraget är bristfälligt, men vi har inget annat, och vi skall vara rädda om det. Men ett oavvisligt krav för framtida trovärdighet är att vi talar om var vi står. Vi skall stärka fördraget, men vi måste i röstförklaring eller på annat sätt tala om vår syn på kärnkraften. Vi kan inte medverka till skrivningar som framhåller hur viktig kärnkraften är för att åstadkomma en progressiv utveckling och för att minska klyftorna mellan i- och u-länder, eller stödja skrivningar om ökat bistånd till u-länderna för kärnkraftsutbyggnad. Vi tror ju inte på detta själva.

Vi kan naturligtvis vara med på skrivningar om hur viktig *energiförsörjningen* är för en progressiv utveckling osv., men det är ju en annan sak.

Det som alltså krävs av oss är helt enkelt hederlighet – såvida man inte nonchalerar folkomröstningsresultatet.

När det gäller FOA:s styrelse finner vi i centern det angeläget att en breddning sker av lekmannainflytandet. I styrelsen sitter nu framför allt representanterna för avnämaringtressena. Det är chefer för försvarsindustri och liknande och representanter för vetenskap. Självfallet måste de direkta forskningsintressenterna ha stort utrymme i en styrelse av detta slag, och likaså kundintressena och forskningen. Men för insyn och debatt finner vi det angeläget att öka det reella lekmannainflytandet. Jag yrkar bifall till vår reservation också i denna del.

Till sist, herr talman: I dessa dagar har det gått ut en fredsappell från de nordiska kvinnorna. Jag citerar ur fredsappellen:

”Nu får det vara nog!

Vi är förtvivlade över utvecklingen. Mer och mer har det gått upp för oss att kvinnor över hela världen hyser samma tankar och samma fruktan:

Har våra barn en framtid?

Vi vill – tillsammans med kvinnor över hela jorden – vända vår vanmakt till styrka.

Vi undertecknare i Norden vill inte längre stillatigande acceptera maktkampen mellan stormakterna. Alla aggressionshandlingar måste inställas, nedrustningsförhandlingarna tas på allvar – och leda till handling.

Vi kräver:

Nedrustning för en varaktig världsfred!

Vapenmiljarderna till mat!

Nej till krig!”

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

EVA HJELMSTRÖM (vpk):

Herr talman! För en stridsvagn kan man utrusta 500 klassrum i tredje världen, för en jetbombare 40 000 apotek, för en amerikansk jagare kan man förse 13 städer och 20 landsbygdsdistrikt och därmed omkring 20 miljoner

människor med elektriskt ljus.

Dessa siffror säger något om proportionerna i vad nedrustningssträvandena egentligen gäller.

För den internationella arbetarrörelsen är strävan efter fred i dag den viktigaste uppgiften. 35 år efter det andra världskriget är de militära rustningarna större än någonsin. Allt större del av världens tillgångar utnyttjas för militära ändamål. Detta ökar krigsriskerna. Detta innebär att andra angelägna ändamål får stå tillbaka. Och utgiftsexpansionen är särskilt stark i u-länderna. Deras andel av världens samlade militärutgifter har under de senaste åren ökat från knappt 4 % till 14 %.

Det finns länder i tredje världen där över en fjärdedel av statskassan går till militärutgifter, och det finns u-länder där vapenimporten utgör omkring 30 % av deras totala import. Eller som vi framhåller i vår motion: Generalerna skaffar sig kanoner medan barnen svälter.

Aldrig i historien har mänskligheten befunnit sig i en sådan fara som nu. Om detta tror jag att vi alla här i kammaren kan vara helt överens. Också utrikesutskottets ledamöter delar uppenbarligen uppfattningen att nedrustning är en livsviktig fråga för oss alla.

Utskottet delar vidare inställningen att kapprustningen ökar spänningen och misstron mellan nationerna – en spänning och misstro som i sin tur driver på kapprustningen. Men samtidigt berör man inte med ett ord kapprustningens grundorsaker, och man avstyrker flera av de konkreta förslag från vpk som skulle främja nedrustningsarbetet.

Vilka krafter är det som har drivit fram militariseringen i världen? Vilka krafter är det som i dag motverkar nedrustningsarbetet? Inte minst för arbetarrörelsen är det viktigt att ställa sig dessa frågor. I annat fall blandar man bort korten och jämför socialismens krafter med imperialismens. Så har skett i utrikesutskottets betänkande.

Därmed har man frånhänt sig den insikt som arbetarrörelsens pionjärer en gång kom fram till:

att under kapitalismens hela historia har militarismen spelat en växande roll,

att produktionen av militär utrustning har kommit att spela en allt större ekonomisk roll i ekonomierna i väst,

att strävan efter att behärska viktiga råvarumarknader först genom kolonialsystemet och nu genom andra ekonomiska bindningar har varit kännetecknande för de kapitalistiska nationerna,

att rustningsindustrin faktiskt gör sig stora pengar på att vidmakthålla den internationella spänningen – sedan må regeringar av skilda schatteringar uttala vilka vackra ord som helst.

Utskottet gör i sitt betänkande fredsfrågan huvudsakligen till ett spel mellan stormakterna. Men så är inte fallet, även om naturligtvis ingen nation helt kan frånhända sig ansvaret för den nuvarande utvecklingen. Det finns en skillnad, och den ligger i att när det i det ena fallet gäller för storbolagen att expandera, att säkra marknader och råvarukällor, så gäller det i det andra fallet för den tredje världens länder, för de socialistiska länderna, att

kapprustningen innebär en belastning på ekonomin i dess helhet.

Vi har i vår motion påvisat vilka krafter det är som hela tiden driver fram upprustningen, vilken nation som först har infört massförstörelsevapen som atombomben. Det är de facto och har alltid varit USA som har drivit fram dessa förstörelsevapen. Och vi menar att USA-imperialismen och Carterregimen i dag driver in världen i en ny akut kris som för allt närmare storkrigets brant.

Vpk anser att alla fredskrafter nu måste enas och kräva ett slut på kärnvapenupprustning och framställning av allt fruktansvärdare terrorvapen. Vi lägger inte som utskottet skulden för den försämring som den internationella situationen har undergått sedan vi senast behandlade frågan på en part. Vi tycker att utskottet borde ha ställt sig frågan: Vem vägrar att ratificera SALT II-avtalet? Vem är det som har fattat beslut om installerandet av ett kärnvapenbärande robotsystem i Västeuropa?

Jag skall inte här ta upp alla de uppgifter som vi i motionen redovisar om den historiska utvecklingen. Låt mig bara påminna om att alltifrån atombomben i Hiroshima har det varit en stat, en nation, som har legat före. Låt mig också upprepa vad vi från vpk:s sida tidigare har framhållit, nämligen att vi tycker att regeringen har visat en beklämmande flathet när det gäller att protestera mot NATO:s installation av kryssningsrobotar – ett robotsystem som f. ö. berör utvecklingen i hela Norden.

Herr talman! För att framstå som trovärdiga bör vi naturligtvis i Sverige bedriva en politik i nedrustningens anda. Så är inte fallet i dag, och utrikesutskottet avvisar vårt krav om ett uttalande i den riktningen, med motiveringen att det inte finns något motsägelsefullt i att både rusta själv och samtidigt kräva av andra att de nedrustar. Utskottets uttalande faller på sin egen ologiskhet.

Herr talman! Oswald Söderqvist kommer senare att särskilt beröra kopplingen kärnvapen-kärnkraft, som Gunnel Jonäng också var inne på.

Låt mig sluta med några ord av en av arbetarrörelsens fredskämpar, Inga Thorsson, som hon uttalade när debatten om svenska atomvapen stod som hetast. Man kan passa på att erinra om att det då inte var samtliga partier här i kammaren som motsatte sig atomvapen. Det Inga Thorsson sade är lika aktuellt i dag, och hon sade så här:

Vi måste ta upp kampen mot dem som ännu tror att det som dög för andra tidsåldrar också säkert duger i atomåldern. Allteftersom mänskligheten så småningom börjar förstå kommer våra problem att förenklas. Men den farligaste faktorn är tiden. För några år sedan sade en modern profet att civilisationen är en kapplöpning mellan upplysning och katastrof. Denna kapplöpning var en gång ett talesätt. I dag är den sanningen framför andra.

Den generation människor som vi tillhör måste lära sig att bemästra denna kapplöpning mellan upplysning och katastrof. I den unikt nya situation vi befinner oss i kan detta inte ske på andra vägar än genom ett nytt sätt att tänka, att bedöma och att reagera inför den verklighet som omger oss. Först då har vi utsikt att fullgöra den uppgift som vår liksom varje människoge-

neration fått för sitt korta jordeliv: att vara *ett* led i en oändligt lång kedja av generationer i mänsklighetens historia. Vi har band med det förgångna, och vi har band med framtiden. Vi har *ansvar* för framtiden.

Därmed yrkar jag bifall till motion 415.

INGRID SUNDBERG (m):

Herr talman! Utrikesutskottets ledamöter har i betänkandet om nedrustning varit eniga på de flesta punkter. Satsningen på en europeisk rustningskonferens, förhoppningar – låt vara små – om resultatet av höstens ESK-konferens i Madrid och det fortsatta arbetet i olika berörda internationella organ är yttringar av en gemensam svensk inställning till nödvändigheten av nedrustning.

Det är emellertid inte länge sedan det i vårt land fördes en intensiv debatt om kärnkraft inför folkomröstningen. Intensiteten i debatten hade naturligtvis till en del sitt ursprung i det samband som teoretiskt finns mellan utnyttjande av kärnkraft för fredlig användning och kärnvapen.

Till årets riksmöte har väckts några motioner som tar upp detta samband, och de behandlas i det nu aktuella betänkandet nr 22. Till detta finns fogade två reservationer av centerpartiets ledamöter i utskottet.

Den första av dessa reservationer tar upp frågan om upparbetning av kärnbränsle och utmynnar bl. a. i förslag om en internationell överenskommelse om stopp för upparbetning av använt kärnbränsle.

Denna fråga är emellertid inte så enkel, och jag skall förutom det som utskottsmajoriteten har anfört i sitt betänkande komma med ytterligare några argument.

I vanliga lättvattenreaktorer för kärnkraft syftar man till att få en så hög utbränning som möjligt av materialet. Därigenom får man ett plutonium som knappast är användbart för kärnvapentillverkning. För att man skall kunna utnyttja sådant använt bränsle fordras en ytterligt avancerad teknik, och vad man vet används i dag ingenstans sådant reaktoravfall för framställning av vapenplutonium. Vapenplutonium framställs däremot direkt genom låg utbränning av uran, med speciell avsikt att tillverka vapenplutonium genom en efterföljande upparbetning. Det är alltså två helt olika tekniker man använder sig av.

Oberoende av om enskilda länder som t. ex. Sverige skulle välja att betrakta det använda reaktorbränslet som avfall och sikta på direktförvaring, kommer upparbetningsteknik ändå att användas och plutonium att behöva omhändertas. Ett av skälen därtill är att systemet med bldreaktorer, som finns i bl. a. Frankrike och England, förutsätter upparbetning. Dessutom – och detta kanske är mera aktuellt för centerpartiets ledamöter – kan på sikt en verklig kärnvapenedrustning inte komma till stånd, om inte den existerande kvantiteten vapenplutonium späds ut, utnyttjas som kärnbränsle och på så sätt minskar i farlighet och omöjliggörs i kärnvapen. Enda sättet att begränsa vapenplutonet i världen är att bränna upp det i reaktorer. Dessutom underlättas – vilket också är aktuellt för vårt land – den slutliga bearbetning av restavfallet om uran och plutonium först avlägsnas genom

Nr 139

Torsdagen den  
8 maj 1980

---

*Nedrustning m. m.*

upparbetning. Det, liksom kravet på att den totala plutoniummängden på jorden inte får öka, måste betraktas ur internationella säkerhetsaspekter och ingå som viktiga faktorer när man diskuterar frågan om upparbetning av använt kärnkraftsbränsle.

Allt är emellertid inte bra när det gäller kontrollen av sådant här bränsle. Från svensk sida har flera gånger hävdats behovet av en internationell kontroll för hela bränslecykeln. Numera finns det olika organ för sådan kontroll, varav det viktigaste helt säkert är NPT-fördraget, som trädde i kraft 1970. 112 stater har nu anslutit sig, vilket innebär att ca 40 står utanför. Avtalet innebär i korthet att kärnvapenländerna förbinder sig att inte överlämna kärnvapen eller kärnvapentechnologi till icke-kärnvapenstater, medan de senare avstår från kärnvapen. I avtalet finns också inskrivet att icke-kärnvapenländer har rätt till teknisk assistans för utveckling av egna resurser för fredlig användning av kärnkraft.

IAEA, det internationella kontrollorganet, har ett avtal med alla länder som är anslutna till NPT-fördraget om att svara för kontrollen. Jag har tidigare här i kammaren redogjort för hur kontrollen är utformad när det gäller vårt eget kärnkraftverk i Barsebäck.

Nu vill centerpartiets ledamöter att Sverige skall verka för att den del av avtalet som upptar icke-kärnvapenländernas rätt att få del av kärnkraftsteknologi skall utgå ur avtalet. Här är emellertid fråga om en ytterst känslig balans, vars känslighet kommer ytterligare att framträda vid en andra konferens för granskning av NPT-fördraget som skall äga rum nu i höst.

Under 1970-talets andra hälft har energifrågorna ryckt i förgrunden i och med att en internationell energiknapphet har blivit en realitet. Det har också ökat u-ländernas intresse för kärnkraften som alternativ till den allt dyrare oljan. Under samma period har u-länderna i olika fora väckt anspråk på ökad överföring av vetenskap och teknik för att främja sin ekonomiska och sociala utveckling. Detta gäller inte minst på kärnkraftens område, där många länder eftersträvar oberoende som bästa garantin för säkrad energitillförsel.

Samtidigt med denna utveckling har i-länderna – också vi här i Sverige – i allt högre grad oroats över de icke-spridningskonsekvenser en allt vidare utbredning av främst känsliga kärnbränsleanläggningar skulle kunna få, och man har också velat stoppa utbredningen. Från u-landshåll har detta uppfattats som ett hot mot deras rättighet att få en oberoende och säker energitillförsel.

Det kan alltså, herr talman, finnas skäl att studera resultatet av den första granskningskonferensen 1975 när det gäller NPT-avtalet. För u-ländernas del utmynnade den bl. a. i särskilda biståndsprogram för kärnkraften, vilket främst skulle gynna NPT-anslutna stater. 1975 var det – och det vill jag gärna säga till Gunnel Jonäng – förhållandevis lätt att nå enighet i frågorna kring artikel IV. Kärnkraftens främjande hade då inte ställts under debatt i i-länderna, och u-ländernas krav ansågs kanske inte alltför långtgående.

Vid konferensen nu i höst torde detta bli en mycket kontroversiell fråga. Det fanns tecken på detta redan under FN:s generalförsamlings extra

konferens för nedrustning och också vid IAEA:s generalkonferens. Men jag måste ändå reagera när Gunnel Jonäng talar om dubbelmoral från svensk sida. Den svenska folkomröstningen om kärnkraften gällde vilken typ av energi som vi vill ha här i Sverige och avvecklingsgraden när det gäller våra egna kärnkraftsaggregat. Jag har emellertid svårt att tänka mig att någon enda skulle säga att vi här i Sverige har haft en folkomröstning om vilken typ av energi som andra länder skall ha rätt att välja. På samma sätt som vi förbehåller oss rätten i vårt land att välja energiformer – liksom rätt till fria val på många andra områden – är det en grundläggande regel i biståndsarbetet att låta suveräna stater själva besluta om sin framtid. Jag kan alltså i den här frågan icke se någon dubbelmoral. Det hade däremot varit ett mästrande från svensk sida, om vi i varje fråga skulle pådyvla u-länderna våra egna uppfattningar och våra egna system.

Herr talman! Icke-kärnvapenländernas rätt att få tillgång till kärnkraft är naturligtvis, som sagt, en fråga som redan har berörts i avtalet. Sverige kan inte internationellt gå ut och begära en konkret ändring mot bakgrund av kravet på balans, som jag förut hänvisade till. Dessutom, och det tycker jag är en viktig synpunkt: Skulle inte en rätt till en sådan assistans med teknologiskt bistånd och teknologisk hjälp finnas, skulle med all säkerhet allt flera länder säga upp avtalen, och därigenom skulle den internationella kontrollen av kärnbränsle avsevärt försämrats och en ökning av risken för spridning av kärnvapen till hittills kärnvapenfria stater uppstå. Däremot skulle de önskemål som centerpartiet här har framfört inte kunna uppfyllas.

Det finns också skäl att i detta sammanhang nämna den vidare kontroll av kärnbränsle som finns i riktlinjerna för den s. k. Londongruppen i vilken 15 stater har enats om begränsningar och villkor för överföring av kärnteknologiska komponenter och kärnteknologi. Det bör särskilt erinras om att gruppen har utarbetat en förteckning över varor som när de exporteras utlöser tillämpning av spridningskontroll i mottagarlandet.

I i-länderna finns det nu en tendens att skärpa kraven i samband med export av kärnkraftskomponenter och kärnteknologi, något som jag tycker är bra. Det har varit särskilt märkbart i vårt eget land. Vi ställer som villkor att mottagarlandet måste ha ratificerat NPT eller gjort minst motsvarande kontrollåtaganden genom IAEA över all egen kärnkraftsverksamhet. Utskottet har också förutsatt att Sverige kommer att fortsätta på den inslagna vägen och hävda kraven när det gäller varje typ av export av kärnkraftsteknologi.

Däremot instämmer jag i Gunnel Jonängs uttalande att man inför höstens granskningskonferens kan konstatera att ytterst litet har åstadkommit i vad gäller uppfyllandet av vad som fanns med i protokollet från den första granskningskonferensen, nämligen kraven på allmänt provstopp, SALT-avtalen och kärnvapenedrustning i övrigt. Från svensk sida kommer vi att driva vidare kraven på fullständigt provstopp och kärnvapenedrustning, men alla vet – och det kan vi inte dölja med några stora eller känslomässiga ord – att förutsättningarna för ett resursgivande nedrustningsarbete i dag är

mycket sämre än tidigare – det var länge sedan de var så dåliga.

Önskemålet i reservationen om fortsatt svenskt agerande i riktning mot ett bevarande av NPT-fördraget kommer alltså att uppfyllas, men som jag tidigare har sagt kan vi inte ändra balansen i det nu befintliga fördraget utan att konsekvenserna skulle bli rakt motsatta de önskade. Det bör kanske än en gång sägas att varje land bör ha rätt att självt bestämma vilken energikälla det önskar utveckla.

Herr talman! Till betänkandet finns ytterligare en reservation avgiven, som tar upp krav på att man skall pröva möjligheterna att öka det reella lekmannainflytandet i styrelsen för försvarets forskningsanstalt. FOA:s betydelse för svenskt nedrustningsarbete har flera gånger betonats av utskottet. För det arbetet är FOA och har varit av utomordentligt stor betydelse. Inte minst värdefullt är det att ha tillgång till den vetenskapliga och tekniska kompetens som där finns företrädd. Det är därför också viktigt att det i FOA:s ledning finns expertis från olika verk, institutioner och verksamhetsgrenar, som aktivt kan bidra till bl. a. att FOA:s arbete inriktas på sådant som är betydelsefullt för svenskt försvar och för svenskt internationellt nedrustningsarbete. Nu gäller ju som allmänt godtaggen definition på lekman att en sådan är någon som inte är anställd i organisationen eller i företaget i fråga. Och eftersom styrelsen, med den traditionella och allmänna definitionen, redan är besatt med lekmän, har utskottet inte funnit det nödvändigt att ytterligare förstärka eller utöka lekmannainflytandet. Jag blir förr kanske litet orolig när Gunnel Jonäng från begreppet "lekman" utesluter sådana som är vetenskapsmän, kunder eller på annat sätt tekniskt kunniga. Den typen av lekmän som inte kan vara av värde för FOA:s arbete skall vi kanske vara glada att få avstå från.

Herr talman! Jag skall be att få yrka bifall till utskottets hemställan i betänkandet 22 på samtliga punkter.

GUNNEL JONÄNG (c) replik:

Herr talman! Det var många grundläggande fel i Ingrid Sundbergs anförande. Till att börja med: Hur kan man göra skillnad på olika slag av plutonium? Det är klart att allt plutonium inte går att använda till vapen. Det är naturligtvis riktigt. Men å andra sidan kan man säga att allt plutonium är gift. Man kan faktiskt använda plutonium dels som sprängämne, dels att sprida ut i luft och natur. Det är farligt bådadera.

Sedan vet jag inte vad Ingrid Sundberg talar om över huvud taget, när hon säger att vi skulle kräva att artikel IV skall utgå ur avtalet. Jag har icke nämnt det med ett ord. Det är inte det som det handlar om. Som jag ser det är artikel IV en del som behövs för den nödvändiga balansen i NPT-fördraget, och det kan vi uppenbarligen inte vara utan. Vad jag har talat om är en helt annan sak. Jag har alltså inte ifrågasatt en ändring av artikel IV, för det tror jag är omöjligt att göra. Vad jag begär är att Sverige skall reagera, att Sverige skall tillkännage sin situation, skall avge en röstförklaring, eller hur det nu skall gå till. Sverige bör uppträda på ett ärligt och uppriktigt sätt och tala om vad folkomröstningen i vårt land har lett fram till.

Sedan talar Ingrid Sundberg om att folkomröstningen gällde Sverige och inte hur andra länder skall välja energi. Kära nån! Tack för upplysningen. Men vem ifrågasätter uländernas valfrihet? Det har inte jag gjort och det gör vi inte i centerpartiet, utan vad vi ifrågasätter – med utgångspunkt från folkomröstningen – är *Sveriges* medverkan i spridningen av kärnkraft, och det är fortfarande en helt annan sak än att ändra fördraget.

INGRID SUNDBERG (m) replik:

Herr talman! Självfallet kan man säga att plutonium är plutonium – men det finns olika isotoper. Jag har emellertid, herr talman, velat lägga nedrustningsaspekter på den här diskussionen, och så har jag även fattat de motioner som remitterats till utskottet. Ur nedrustningssynpunkt är det faktiskt mycket stor skillnad på s. k. vapenplutonium och det plutonium som finns i använt kärnbränsle.

Om vi skall ha som huvudsakligt syfte att åstadkomma en kärnvapennedrustning här på jorden, så innebär det att redan befintliga lager av kärnvapenplutonium måste decimeras, måste förstöras, och dessutom skall inte fler lager tillkomma. Det har faktiskt ingenting att göra med mängden plutonium i det väl utbrända avfallet från kärnbränslet.

Jag har, herr talman, heller inte beskyllt centerpartiet för att önska att artikel IV skall utgå ur NPT-avtalet. Jag tog upp det ur samma aspekt som Gunnel Jonäng. Men jag vill härmed hänvisa till den motion av Birgitta Hambraeus som utrikesutskottet haft att behandla och där det första yrkandet går ut på att regeringen rekommenderar Sveriges FN-delegation "att arbeta för att IAEA ombildas till ett organ med enda uppgift att motarbeta atomvapen". I IAEA:s kontrolluppgift ligger, till följd av NPT-avtalet bl. a., att också hjälpa och bistå icke-kärnvapenländer att få tillgång till kärnkraftsteknologi. Och det var Birgitta Hambraeus motion och andra motioner med samma syfte som jag hade som bakgrund när jag sade att det här samarbetet inte är så lätt att lösa upp som man kunde tro efter att ha lyssnat till Gunnel Jonängs yttrande.

Till sist, herr talman, vill jag säga att det gäller ju inte bara för Sverige att tillkännage sin situation. Jag tror att få saker som hänt i det här landet har rönt en så stor internationell uppmärksamhet som folkomröstningen i kärnkraftsfrågan. Det är inget skoj om jag säger att en stor del av den uppmärksamheten berodde just därpå att en ökad medvetenhet om faror och risker med kärnkraft i framtiden numera finns hos i-länder – såväl kärnvapenländer som icke-kärnvapenländer. Vi har tagit ställning och vi går vidare genom att ytterligare och hårdare satsa på en internationell kontroll över hela kärnbränslecykeln, och det kommer vi att fortsätta med.

GUNNEL JONÄNG (c) replik:

Herr talman! Ingrid Sundberg gör nu en tvärvändning och tar upp frågan om IAEA och Birgitta Hambraeus motion. Det har jag över huvud taget inte berört, och vi har inte tillstyrkt eller reserverat oss till förmån för motionen. Vi har avgivit ett särskilt yttrande med anledning av den.

När Ingrid Sundberg här talar om valfriheten för u-länderna – jag hann inte riktigt med detta i min första replik – vill jag säga att det är givet att varje land skall ha rätt att självt bestämma sin energipolitik. Det är ingen som vill förmäna något land den rätten. Men när Ingrid Sundberg talar om u-länderna och deras vilja till oberoende då det gäller energi, så är det naturligtvis inte särskilt lämpligt att i samma andetag rekommendera dem användning av kärnkraft. För om det är någonting som ökar ett lands beroende är det just användningen av kärnkraft, med allt vad det innebär av uranförlbrukning, anrikning, osv.

Jag vill också ta upp det som Ingrid Sundberg sade om FOA och sammansättningen av styrelsen där. Jag sade uttryckligen i mitt anförande – och detta överensstämmer i stort sett med vad Ingrid Sundberg sade – att det är positivt och helt enkelt nödvändigt att det finns experter i FOA:s styrelse. Detta har heller ingen ifrågasatt. Men det är klart att man kan diskutera definitionen på lekmän. Vad vi i centerpartiet menar är att det – vid sidan av all denna expertis som sitter i styrelsen – också borde finnas ytterligare lekmän för att öka möjligheterna till insyn och debatt.

**INGRID SUNDBERG (m) replik:**

Herr talman! Som talesman för utskottet redogjorde jag här självfallet för behandlingen av samtliga motioner som utskottet har haft att behandla. Som en komplettering skall jag därför säga att också i motion 415 av Lars Werner finns kravet på "att hos regeringen hemställa att denna tar initiativ i internationella organ som syftar till att begränsa kärnkraftsteknologins och därmed kärnvapnens spridning". Jag vill alltså hänvisa till också den motionen.

Nu är det tyvärr – tyvärr, säger jag – så när det gäller u-länderna att rättigheter också är förbundna med möjligheter. Vi kan på papperet ge samtliga länder på jorden alla tänkbara rättigheter, men vad avtalen rör sig om är ju att låta rättigheterna följas upp av praktiska möjligheter att göra det fria val som det gläder mig att Gunnel Jonäng anser att de både är berättigade till och skall ha. Möjligheterna är knutna till de fördrag som nu finns. Det är alltså något som vi måste ta hänsyn till vid vårt agerande.

Till sist: Jag beklagar, inte minst mot bakgrund av alla dem som sitter i styrelsen för verk och organisationer i det här landet som lekmän, att deras benämning lekmän icke är förenlig med deras egenskap av experter.

Talmannen anmälde att Gunnel Jonäng anhållit att till protokollet få antecknat att hon inte ägde rätt till ytterligare replik.

**STURE ERICSON (s):**

Herr talman! Den socialdemokratiska partimotionen 1130 har fått ett så positivt mottagande att det varit möjligt för oss att ställa oss bakom utskottets skrivningar.

Vårt yrkande, att regeringen i samband med ESK-mötet i Madrid i höst bör inbjuda till en europeisk nedrustningskonferens i Stockholm, bifölls

redan i utrikesdebatten den 12 mars, då utrikesministern anslöt sig till förslaget. Det var också vad massmedia ansåg värt att rapportera från den debatten. Förslaget har senare vunnit anslutning vid det nordiska utrikesministermötet i Helsingfors i slutet av mars. När Europarådets utrikesministrar möttes i Lissabon den 10 april togs frågan upp från svensk sida, och i slutkommunikén från Lissabonmötet konstaterar utrikesministrarna att mandatet för en europeisk nedrustningskonferens bör överenskommas vid ESK-mötet i Madrid. När polchefen Lennart Eckerberg för en tid sedan besökte Moskva var frågan om en europeisk nedrustningskonferens det stora samtalsämnet. Det svenska initiativet möttes med positivt intresse från rysk sida.

Det socialdemokratiska motionsyrkandet av den 25 januari har därmed hittills haft all den framgång man rimligen kan önska sig, och vi kan med jämnmood finna oss i att utrikesutskottet anser yrkandet besvarat.

Konferensinitiativet har gett liv åt den svenska nedrustningspolitiken inför ESK-mötet i Madrid. Från många håll frågar man nu efter svenska ståndpunkter och svenska bidrag till den debatt i substansfrågorna som skall föras vid en sådan europeisk nedrustningskonferens.

Tyvärr finns det i dag inte något samlat svenskt förslag till nedrustning och andra rustningsbegränsande åtgärder med målet ett kärnvapenfritt Europa. Det hade varit av värde att ha ett sådant dokument att redovisa nu när det finns ett aktivt intresse för det svenska konferensinitiativet och man i samtliga europeiska huvudstäder arbetar med förberedelserna inför Madridmötet.

Vi har i vår motion begärt ett sådant samlat program för den svenska nedrustningspolitiken. Utrikesutskottet skriver välvilligt, och vill UD uppfatta skrivningarna som en beställning vore det bra.

Vad som skulle behövas är dels ett program på sikt där vi anger vägarna fram till målet ett kärnvapenfritt Europa, dels ett mer näraliggande program där svenska ståndpunkter i olika aktuella nedrustningsfrågor redovisas tämligen utförligt.

Ett programarbete med denna inriktning behöver inte bli alltför omfattande och bör framför allt inte ta alltför lång tid. Mycket torde redan finnas färdigt och bara kräva en viss bearbetning.

Tanken bakom vårt yrkande är att Sverige genom att redovisa ett samlat genomarbetat förslag kan ge ett bidrag till försöken att få en förnuftig uppläggning av nya nedrustningsinitiativ i Europa. Jag är övertygad om att tiden arbetar för vårt krav om ett samlat svenskt nedrustningsprogram, och jag noterar att utrikesutskottet nu oreserverat ställer upp bakom målsättningen ett kärnvapenfritt Europa.

Vi socialdemokrater kommer naturligtvis att fortsätta våra ansträngningar att effektivisera den svenska nedrustningspolitiken, och vi tar det mottagande motion 1130 har fått som en stimulans i det arbetet.

När man för en stund sedan lyssnade till centerpartiets bombastiska fredsduva Gunnel Jonäng kom man osökt att tänka på den skribent i Smålandsposten som på 1880-talet inledde en ledare med orden: "Vi har

upprepade gånger varnat Bismarck." Det var stora ord mot supermakterna, och de 12 ledamöter i utskottet som inte delar centerns uppfattning är enligt Gunnel Jönäng hycklande och oärliga. Jag tycker att delar av Gunnel Jönängs huvudanförande skulle kunna användas som exempel på hur man talar för avspänning men uppnår motsatsen. Den metod hon rekommenderar för Sveriges agerande i NPT-frågan skulle öka spänningen och minska våra möjligheter att hindra spridningen av kärnvapen. F. ö. kan jag hänvisa till den utförliga argumentation jag förde i NPT-frågan i utrikesdebatten den 12 mars.

I den centerpartistiska motionen 1621 föreslås att Sverige i FN och andra organ bör verka för ett stopp för upparbetning av använt kärnbränsle. Detta yrkande följs upp i reservation nr 1.

Utskottsmajoriteten avvisar detta centerkrav. Om centerpartisterna nu vill gå in för ett internationellt förbud mot upparbetning, så är det rimligt att begära att de börjar i rätt ände. Varför föreslår inte centern att villkorslagen upphävs? Enligt villkorslagen är ju upparbetning ett av två alternativ för kärnkraftsindustrin. Och varför kräver inte centern att avtalet med Cogéma sägs upp? Det är ju enligt det avtalet som svenskt kärnbränsle skall upparbetas i framtiden. Villkorslagen och Cogémaavtalet är två mycket konkreta resultat av centerns kärnkraftspolitik i regeringsställning. Det är först sedan villkorslagen och Cogémaavtalet är ur vägen som centern kan gå vidare med krav på internationellt förbud mot upparbetning. Man kan ju inte ställa krav på andra länder som man inte själv uppfyller.

Tekniskt förhåller det sig så, att det enda kända sättet att förstöra plutonium är att utnyttja det som kärnbränsle i reaktorer. För att kunna göra det måste man först upparbeta, dvs. i en mekanisk och kemisk process separera ut uran och plutonium ur använt reaktorbränsle.

Om man avstår från upparbetning kommer mängden plutonium i världen att ständigt ökas. I dag finns det ca 100 ton rent plutonium i kärnvapen av olika slag. Ca 25 ton plutonium har renframställts, och ca 100 ton plutonium finns i icke avskild form i använt reaktorbränsle. De mellan 400 och 500 kärnkraftsreaktorer som kommer att vara i drift mot slutet av det här århundradet kommer att öka plutoniummängden högst avsevärt. Därmed ökar också problemen med den slutliga förvaringen, och riskerna ökar för missbruk av detta plutonium.

Frågan om upparbetning är ett stort internationellt problem. Det gäller främst att förhindra en spridning av upparbetningsanläggningarna. Många upparbetningsanläggningar i flera länder ökar riskerna för att civilt plutonium utnyttjas för vapenproduktion.

Den enda förnuftiga lösningen på detta problem är att skapa ett internationellt system där kärnbränslet upparbetas i några få anläggningar. Vidare bör det plutonium som då frigörs lagras i internationell regi.

För att förstöra dessa lager krävs att plutonium används som bränsle i reaktorer. Även detta bör ske inom ramen för ett internationellt kontrollsystem. Skall vi någonsin kunna befria världen från detta av människan skapade grundämne – och då naturligtvis också det plutonium som finns i

tiotusentals kärnvapenstridsspetsar – så kan det bara ske genom att det används som bränsle i reaktorer. Dessa reaktorer kommer att kunna leverera mycket stora mängder energi under lång tid.

För svensk del bör vi inte sända vårt utbrända reaktorbränsle till upparbetning, om det inte kan ske inom ramen för ett internationellt system för plutoniumhantering. Vi kan under många år framöver lagra vårt utbrända reaktorbränsle i ett s. k. mellanlager som börjar byggas i år. Vi kan även helt avstå från upparbetning, eftersom det är möjligt att använda känd teknik för slutlig förvaring av det utbrända kärnbränslet. Det är visserligen lättare att slutförvara avfallet om man först tar bort de långlivade ämnena uran och plutonium, men det går att slutförvara på ett betryggande sätt även utan upparbetning.

Efter den förvirrade och till en del mycket osakliga kärnkraftsdebatt vi haft under några år borde det nu, efter folkomröstningens klara utslag, äntligen vara tid att formulera en enhetlig och förnuftig svensk politik på detta område.

Det är nödvändigt att så snart som möjligt lägga fast vår linje, så att de som representerar vårt land i olika internationella sammanhang vet vad de har att rätta sig efter.

Vi får inte kapitulera inför centerns ständiga förvirring i denna fråga, även om partiet bekläder både statsministerposten och andra viktiga ämbeten.

Regering och riksdag bör snarast lägga fast en enhetlig och konsekvent kärnkraftspolitik där ståndpunkterna beträffande upparbetning och slutlig förvaring är klart definierade och handlingslinjerna fastlagda. Bara på det sättet kan vi få en effektiv samordning av svenska representanters agerande i FN, IAEA, Londonklubben, när det gäller NPT och i andra sammanhang.

Jag yrkar bifall till utskottets hemställan.

**GUNNEL JONÄNG (c) replik:**

Herr talman! Jag skall bortse från de oförskämdheter som Sture Ericson uttalar här i kammaren – jag börjar vid det här laget bli van vid dem.

Det är uppenbart att det som intresserar Sture Ericson – och jag förstår att det då också gäller socialdemokratin – är att koncentrera sig på artikel IV. Det viktigaste är alltså att den fredliga kärnkraften kan spridas ut i världen. Varför? Har Sture Ericson inget intresse av att diskutera artikel VI? Jag framhöll i mitt anförande – och jag håller fast vid det – att det är artikel VI som är den viktiga i NPT-fördraget och som vi borde kunna samlas omkring. Det är med den som utgångspunkt som vi borde arbeta, eftersom det är den artikel som syftar till en kärnvapennedrustning.

Jag skulle vilja fråga: Varför nonchalerar socialdemokraterna folkomröstningsresultatet, och hur länge tänker man göra det? Är socialdemokraterna beredda, trots det som har hänt i Sverige, att gå ut och glorifiera kärnkraften och säga att den är progressiv och nödvändig för att minska klyftorna i världen?

Vad menar Sture Ericson med detta? Menar Sture Ericson verkligen att

Torsdagen den  
8 maj 1980

*Nedrustning m. m.*

Sverige, efter det att 80 % av svenska folket sagt ja till avveckling av kärnkraften, skall gå ut och medverka till att marknadsföra den i världen – dvs. att vi skall sprida något som vi själva inte vill ha och som vi inte anser vara någon encykälla för framtiden?

När det sedan gäller upparbetningen och villkorlagen vittnar den besserwisser-attityd Sture Ericson alltid anlägger i kammaren dock inte om något bättre vetande. Villkorlagen i sig var ingen öppning för upparbetning, det är uppenbart. Den socialdemokratiska regeringen hade tidigare sänt använt kärnbränsle till England för upparbetning. Problemet då var att vi inte hade tillräcklig information om upparbetningen. I dag finns det underlag, t. ex. genom INFCE, och det ger oss möjligheter att ta ställning och säga nej till upparbetning.

STURE ERICSON (s) replik:

Herr talman! Gunnel Jonäng talar om oförskämdheter. Hon använde sitt första anförande till att beskylla utskottsmajoriteten för att vara hycklande och oärlig. Jag har inte sagt något liknande om Gunnel Jonäng, jag har bara påvisat att hennes resonemang inte håller.

Gunnel Jonäng har en speciell teknik när hon talar om NPT-fördraget. Hon rycker ut en artikel och säger att det är den vi skall satsa på. Innehållet i andra artiklar skall vi, enligt hennes resonemang, arbeta emot. Så kan man inte agera. Det här avtalet är mycket fint avbalanserat. Det är resultatet av många års förhandlingar. Det är ett bräckligt avtal, men det är ändå 110 stater som nu har ratificerat det. Med det agerande Gunnel Jonäng rekommenderar kommer man att stöta en lång rad u-länder för pannan, och de kommer inte längre att tycka att NPT-fördraget är bra. Vi måste ställa upp för hela NPT-fördraget.

Det är intressant att lyssna till Gunnel Jonäng när hon talar om folkomröstningen. Det var faktiskt inte linje 3 som vann. Det var inte linje 3 som fick 58 % av rösterna. Linje 3 föreslog att man skulle stoppa exporten av kärnkraftsteknologin. Det var inte det förslaget som majoriteten av svenska folket ställde sig bakom. Samtidigt måste jag säga att det är bra att Gunnel Jonäng nu erkänner att linje 2 är ett avvecklingsalternativ. Det är faktiskt behållningen av dagens debatt. Jag tackar för det – det kommer litet sent. Vi glorifierar inte på något sätt kärnkraften. Det är vårt avvecklingsalternativ som nu skall genomföras, inte centerns.

Jag har inte fått svar på mina frågor om det centerkrav reservationen handlar om, nämligen ett internationellt förbud mot upparbetning. Det är inte rimligt att kräva att andra länder skall ställa upp på detta förrän vi själva avvecklat vår villkorlag. Den talar om upparbetning. Det är inte heller rimligt förrän vi blivit av med det Cogémaavtal som Olof Johansson bundit oss vid, och som det kanske kommer att kosta en miljard att bli av med. Det är vårt upparbetningsavtal.

Villkorlagen och Cogémaavtalet är centerns två bidrag, i konkret form, till den svenska kärnkraftsdebatten.

GUNNEL JONÄNG (c) replik:

Herr talman! Det vore intressant att veta varför Sture Ericson är så statisk i sitt tänkande och agerande. Man borde väl ändå försöka lära någonting av utvecklingen. Läget i dag är ett helt annat än det var när NPT-fördraget förhandlades fram. När man förhandlade 1967 trodde de flesta att kärnkraften var något positivt. Men uppfattningarna har ju ändrats, och det har skett glidningar.

Det skulle faktiskt roa mig att citera vad ambassadör Fisher sade vid nedrustningskonferensen i Genève. Jag gjorde det i mars månad i en debatt med Sture Ericson, och då fick jag veta vad jag gick för – att jag hade missuppfattat, feltolkat osv. Nu har jag för säkerhets skull låtit någon annan översätta uttalandet. Det kanske kan vara intressant att höra, översatt till svenska, vad USA:s ambassadör sade vid det här tillfället. När han talade om att förhindra spridning av kärnvapen sade han att "vi måste alla ha i minnet vilka konsekvenser ett ökat utnyttjande av kärnkraft kan föra med sig. Vi måste inse vad som kan sättas på spel genom ett sådant utnyttjande."

Det är synd, tycker jag, att Sture Ericson och därmed också socialdemokratin, förmodar jag, inte är utvecklingsbara i samma riktning som denne ambassadör tydligen är.

Jag har förklarat detta med villkorslagen, och i samband med folkomröstningen krävde vi nej till upparbetning. Det finns underlag för det kravet nu.

Det är naturligtvis helt felaktigt att vi, som Sture Ericson påstår, måste ställa upp för hela avtalet. Sture Ericson har väl med sin erfarenhet ändå någon kunskap om hur internationella avtal fungerar. Om man ställer upp för ett fördrag kan man naturligtvis mycket väl avge röstförklaring och i vissa delar ha en annan uppfattning.

STURE ERICSON (s) replik:

Herr talman! I fråga om NPT-fördraget, artikel IV, så har de fördragsslutande parterna förpliktat sig att bistå varandra när det gäller den fredliga användningen av kärnkraften, och man skall ta speciell hänsyn till u-länderna. Det där vill inte centern veta av, och det gör att man faktiskt tar avstånd från de delar av avtalet som är väldigt viktiga för många av de fördragsslutande parterna. Det innebär att om man skulle driva centerns politik vid höstens "review conference" i Genève skulle det betyda att Sverige tillhörde den grupp stater som aktivt arbetade för att försvaga avtalet, och det skulle kanske leda till att spridningsriskerna ökade.

Vad gäller ambassadör Fisher så representerade han president Carter och dennes politik vid de här förhandlingarna, och det lösryckta uttalande som Gunnel Jonäng läste upp bekräftade på intet sätt någonting av vad hon själv har argumenterat för.

Låt mig återvända till vad den här debatten egentligen gäller, nämligen centerpartiets förslag att Sverige i FN och andra organ skall verka för ett stopp av upparbetning av använt kärnbränsle. Mitt enkla argument är att om vi skall göra det, så skall vi först se till att vi får bort centerns villkorlag, för

Nr 139

Torsdagen den  
8 maj 1980

*Nedrustning m. m.*

den gör uppärbetning till ett villkor för att vi skall få starta våra kärnkraftverk. Dessutom måste vi göra oss av med vårt stora uppärbetningsavtal med Cogéma som Olof Johansson och centern drivit igenom och som kommer att kosta oss, om vi säger upp det, någon miljard. De två sakerna måste vi göra först, innan vi går ut internationellt och mästrar andra och talar om hur de skall förfara i uppärbetningsfrågan. Det är detta enkla krav jag tycker att man kan ställa på centern. Varför inte föreslå att villkorlagen upphävs? Varför inte föreslå att vi skall säga upp Cogémaavtalet? Gör det, och kom sedan igen och tala om att vi skall gå ut internationellt och verka för ett stopp för uppärbetning!

#### OSWALD SÖDERQVIST (vpk):

Herr talman! Det är ju inte första gången vi diskuterar sambandet mellan kärnkraft och kärnvapen och förmodligen inte heller sista. Anledningen är naturligtvis att det inte går att skilja åt. Det är – som vi och många andra kärnkraftsmotståndare många gånger har framhållit – grenar på samma träd.

I utskottsbetänkandet hänvisar man som svar på yrkanden i skilda motioner till icke-spridningsavtalet. Det är naturligtvis ett mycket viktigt dokument, och det var en stor framgång när det en gång i tiden undertecknades. Men faktum är – det vet alla som debatterar och som är det minsta insatta i de här frågorna – att icke-spridningsavtalet mer och mer har urholkats genom att stat efter stat har skaffat sig tekniska förutsättningar för att själva på olika sätt ta fram plutonium och därmed skaffa sig kapacitet på atomvapenområdet. Det är ett ganska självklart och av många fredsforskare och forskningsinstitut världen över belagt samband – jag tänker på forskare inte minst vid vårt eget SIPRI och i USA.

Det är då egendomligt att höra argumentationen från vissa håll här att detta samband inte finns. Utvecklingen på det civila kärnkraftsområdet har urholkat icke-spridningsavtalet.

Man hänvisar också till internationella atomenergiorganet och dess övervakning. Där har vi samma faktum, vilket framhållits t. o. m. av representanter för IAEA: Deras resurser är icke tillräckliga, de hinner inte följa upp med de kontrollåtgärder som skulle behövas.

Vi måste ta in dessa fakta i bilden när vi diskuterar de här sakerna och inte tala som om NPT och IAEA vore avtal och institutioner som har en fullkomlig kontroll över det här området i världen. Det är inte på det sättet. Motsatsen är fallet.

Utskottsmajoriteten berömmar sig av att Sverige har ålagt sig en mycket stor återhållsamhet när det gäller att exportera kärnkraftsteknologi. Då vet vi att handelsministrar, icke minst i de borgerliga regeringarna, har rest som skottspolar runt klotet och försökt prångla ut Asea-Atoms kärnkraftsreaktorer på världsmarknaden. Man har erbjudit dem gratis eller med stora krediter för att få dem sålda, men man har ändå inte lyckats sälja en enda. Vi har försökt sälja till Turkiet, till Iran och till Mexico. Man kan inte precis kalla det för någon stor återhållsamhet när det gäller att sprida kärnkrafts-

teknologin över världen! Då är man verkligen ute och tummar på sanningen. Jag förstår inte hur majoriteten i utskottet kan skriva på det sättet när vi vet vilka fakta som ligger bakom. Vad menar ni? Är det återhållsamhet?

Jag skulle också vilja ta upp det här med vapen- och reaktorplutonium. Det är förbryllande att höra såväl Ingrid Sundberg som Sture Ericson stå upp här och tala om att det inte går att tillverka atomvapen av reaktorplutonium. Man t. o. m. säger att det enda sättet att bli av med plutonium är att förbränna det i kärnkraftsreaktorer. Det finns forskare framför allt i kärnkraftstaterna med USA i spetsen som varit med i det amerikanska kärnkraftsprogrammet från början och som tydligt och klart har varnat för att spridning av kärnkraftsteknologi och plutonium från kärnkraftsreaktorer innebär en mycket stor risk för tillverkning och spridning av kärnvapen. Den som händelsevis har läst Robert Junks bok *Kärnkraftssamhället* vet att detta finns belagt där med källhänvisningar och allt. Den boken borde ni läsa, moderater och socialdemokrater.

Det är ganskaäckligt att se den oheliga alliansen mellan socialdemokrater och moderater i form av omfamningar i denna fråga. När fick arbetarpartiet socialdemokraterna och moderata samlingspartiet gemensamma intressen? Är det denna framtoning socialdemokraterna vill ha? Vill de tillsammans med de stora ekonomiska intressena i kärnkraftsindustrin och tillsammans med moderata samlingspartiet framstå såsom försvarare av den svenska arbetarklassen? Då tycker jag att det är litet konstigt.

Jag kan hålla med Sture Ericson, när han talar om Cogémaavtalet och om villkorslagen. Det är rätt. Vänsterpartiet kommunisterna har krävt att Cogémaavtalet skall sägas upp. Vi har hela tiden varit kritiska mot villkorslagen. Detta avtal och denna lag har inte varit några bra konstruktioner. De har inte fört motståndet mot kärnkraft och kärnvapen framåt vare sig i Sverige eller på annat håll.

Om man vill verka för icke-spridning av kärnvapen och på detta sätt verka för nedrustning – det är ju detta denna debatt skall handla om, även om det har blivit mycket om kärnkraft och det är inget fel i det – bör man också på detta område verka för att kärnkraftsteknologin inte sprids över världen. Man kan inte stå upp och tala som om detta skulle vara helt ovidkommande. Läs om igen SIPRI:s uttalanden. Lyssna på fredsforskarna vid våra universitet. Lyssna på vad våra egna nedrustningsförhandlare har sagt sedan många år i detta sammanhang och vad de sade i samband med folkkampanjen. Det tycks vara bortglömt men är inte desto mindre ett faktum.

Jag undrar hur naiv man får vara när man talar om plutonium av skilda slag som om detta skulle garantera någonting. Det finns så många belägg för att just dessa grenar på samma träd, kärnkraft och kärnvapen, utgör en av de största farorna för kärnvapenspridningen. Det borde vi komma ihåg när vi debatterar dessa frågor. Vi från vänsterpartiet kommunisterna kommer att stödja centerpartiets reservationer, därför att vi tycker att de är vettiga. Eva Hjelmström har redan yrkat bifall till vår motion, så jag behöver inte upprepa detta yrkande.

Överläggningen var härmed avslutad.

**Nr 139**

Torsdagen den.  
8 maj 1980

*Nedrustning m. m.*

*Mom. 1-3*

Kammaren biföll vad utskottet i dessa moment hemställt.

*Mom. 4-7*

Propositioner gavs på bifall till dels utskottets hemställan, dels motion 415 av Lars Werner m. fl. i motsvarande del, och förklarades den förra propositionen vara med övervägande ja besvarad. Sedan Eva Hjelmström begärt votering upplästes och godkändes följande voteringsproposition:

Den som vill att kammaren bifaller utrikesutskottets hemställan i betänkande 22 mom. 4-7 röstar ja,  
den det ej vill röstar nej.

Vinner nej har kammaren bifallit motion 415 av Lars Werner m. fl. i motsvarande del.

Vid omröstning genom uppresning förklarades flertalet av kammarens ledamöter ha röstat för ja-propositionen. Då Eva Hjelmström begärde röst-räkning verkställdes votering med omröstningsapparat. Denna omröstning gav följande resultat:

Ja - 305  
Nej - 16  
Avstår - 1

*Mom. 8*

Propositioner gavs på bifall till dels utskottets hemställan, dels reservation 1 av Torsten Bengtson m. fl., och förklarades den förra propositionen vara med övervägande ja besvarad. Sedan Gunnel Jonäng begärt votering upplästes och godkändes följande voteringsproposition:

Den som vill att kammaren bifaller utrikesutskottets hemställan i betänkande 22 mom. 8 röstar ja,  
den det ej vill röstar nej.

Vinner nej har kammaren bifallit reservation 1 av Torsten Bengtson m. fl.

Vid omröstning genom uppresning förklarades flertalet av kammarens ledamöter ha röstat för ja-propositionen. Då Gunnel Jonäng begärde röst-räkning verkställdes votering med omröstningsapparat. Denna omröstning gav följande resultat:

Ja - 248  
Nej - 74

*Mom. 9*

Utskottets hemställan bifölls.

*Mom. 10*

Propositioner gavs på bifall till dels utskottets hemställan, dels reservation 2 av Torsten Bengtson m. fl., och förklarades den förra propositionen vara med övervägande ja besvarad. Sedan Gunnel Jonäng begärt votering upplästes och godkändes följande voteringsproposition:

Den som vill att kammaren bifaller utrikesutskottets hemställan i betänkande 22 mom. 10 röstar ja,  
den det ej vill röstar nej.  
Vinner nej har kammaren bifallit reservation 2 av Torsten Bengtson m. fl.

Vid omröstning genom uppresning förklarades flertalet av kammarens ledamöter ha röstat för ja-propositionen. Då Gunnel Jonäng begärde röst-räkning verkställdes votering med omröstningsapparat. Denna omröstning gav följande resultat:

Ja - 246  
Nej - 75  
Avstår - 1

§ 12 På förslag av talmannen beslöts att kammarens förhandlingar skulle fortsättas kl. 19.30.

§ 13 Anmäldes och bordlades

Motionerna

1979/80:2054 av *Ivar Franzén*

1979/80:2055 av *Ivar Franzén m. fl.*

1979/80:2056 av *Olof Palme m. fl.*

1979/80:2057 av *Lars Werner m. fl.*

med anledning av proposition 1979/80:170 om vissa energifrågor

§ 14 Meddelande om frågor

Meddelades att följande frågor framställdes

*den 8 maj*

**1979/80:456** av *Evert Svensson* (s) till socialministern om tillsättande av ett samordningsorgan för alkoholfrågor. m. m.:

Riksdagen begärde den 26 mars 1980, på socialutskottets förslag (SoU 1979/80:31), att regeringen skulle tillsätta ett samordningsorgan med uppgift att lägga fram förslag på alkoholområdet.

Med anledning av riksdagsbeslutet vill jag till socialministern ställa följande frågor:

**Nr 139**

Torsdagen den  
8 maj 1980

---

*Meddelande om  
frågor*

När ämnar regeringen tillsätta det begärda samordningsorganet vad gäller alkoholfrågor?

Vilken sammansättning tänker sig regeringen att samordningsorganet skall ha?

Har regeringen tänkt sig något särskilt kansli för nämnda samordningsorgan?

**1979/80:457** av *Sten-Ove Sundström* (s) till handelsministern om förbud mot vissa spelhallar:

Under det senaste året har allt fler spelhallar med s. k. flipperspel börjat växa fram. Spelhallarna samlar ungdom från tio år och uppåt. Ofta pågår spelandet hela dagarna och leder till skolskolk, snatteri, skuldsättning m. m. Ungdomar lockas till spel där pengarna avgör vem som skall få vara med och där privatpersoner ibland gör stora vinster. Flipperhallarna utgör i sig en mycket dålig miljö för barn, och ibland förekommer ölförtäring i anslutning till spelandet.

Mot bakgrund av de sociala konsekvenser som uppstår vid etablering av flipperhallar samt den omständigheten att dessas målgrupp framför allt är de riktigt unga vill jag ställa följande fråga till chefen för handelsdepartementet:

Är statsrådet beredd att verka för att spelhallar för ungdom typ flipperhallar förbjuds?

**1979/80:458** av *Karl-Erik Häll* (s) till jordbruksministern om rätten till medlemskap i sameby:

Massmedia har på senare tid skildrat en strid om rätten för renskötare att få medlemskap i en av Norrbottens fjällsamebyar.

En aktiv renskötare har enligt egen utsago vägrats medlemskap i samebyn, och ärendet har vandrat hela vägen från länsstyrelsen till kammarrätten och vidare till regeringsrätten. Ärendet ligger nu enligt uppgift hos jordbruksdepartementet.

Twisten synes gälla rennäringslagens bestämmelser och den däri reglerade rätten till medlemskap i sameby.

Till följd härav vill jag ställa följande två frågor till jordbruksministern:

1. Avser statsrådet att vidta någon åtgärd med anledning av det aktuella fallet?

2. Vill statsrådet redogöra för de erfarenheter man hittills har av tillämpningen av rennäringslagen, speciellt vad avser rätten till medlemskap i sameby?

**1979/80:459** av *Per Israelsson* (vpk) till kommunministern om motionsbehandlingarna i kommunfullmäktigeförsamlingar:

Enligt nu gällande, för primärkommuner och landsting gemensamma, kommunallag finns anvisningar om behandling av motioner inom kommun-

fullmäktige och landsting. Sedan den nya kommunallagen nu varit i kraft i snart tre år finns viss erfarenhet av dess verkan. Det har förekommit avsteg från anvisningarna om motionsbehandling och dessa avsteg har sanktionerats genom beslut i kommunfullmäktige.

Mot denna bakgrund ber jag att få ställa följande fråga:

Hur ser kommunministern på kommunallagens anvisningar om motionsbehandling inom kommunfullmäktigeförsamling och vilka åtgärder kan vidtas för att vinna rättelse då avsteg görs?

**1979/80:460** av *Bertil Jonasson* (c) till statsministern om sysselsättningssituationen i Värmland:

Sysselsättningssituationen i Värmland är mycket besvärande. Visserligen har det förbättrade konjunkturläget inneburit positiva sysselsättningseffekter för Värmland, men fortfarande har länet vid sidan av Norrbotten en svårare sysselsättningssituation än resten av riket. Till detta kommer att ytterligare friställningar är aktuella vid företag i länet.

Behovet av särskilda sysselsättningspolitiska insatser för Värmland är mycket stort. På olika vägar har statligt stöd under senare år kanaliserats till länet, men ytterligare insatser måste göras för att man skall kunna komma till rätta med den svåra sysselsättningssituationen. Särskild vikt måste läggas vid tillvaratagandet av den utvecklingskraft som fortfarande finns hos de företag och branscher i Värmland som är livskraftiga.

Med hänvisning till det anförda vill jag fråga statsministern:

Hur anser regeringen att den svåra sysselsättningssituationen i Värmland skall kunna lösas?

**1979/80:461** av *Frida Berglund* (s) till arbetsmarknadsministern om bostadsförhållandena för ungdomar som söker arbete i storstadsregionerna:

På den svenska arbetsmarknaden råder en stor obalans. Arbetslösheten i skogslänen är stor. De lediga platserna finns i stor utsträckning exempelvis i Stockholmsområdet.

Regeringen har stimulerat till en snabbare utflyttning från skogslänen genom att höja flyttningsbidragen. Men man har inte tagit konsekvenserna av sin politik genom att se till att de som flyttar har möjlighet att få en bostad. Många ungdomar drabbas mycket hårt i dagens Sverige. De har att välja mellan lång arbetslöshet i sitt hemlän eller att flytta till ett arbete och bostadslöshet i storstadsregionen. Båda "valmöjligheterna" innebär ekonomiska, sociala och psykiska påfrestningar som har följdverkningar långt fram i tiden i hela samhället. Arbetsmarknadsmyndigheterna bör sörja för att det på inflyttningsorterna finns möjligheter att få bostäder till rimliga villkor. Flyttningsbidragen har förlorat sin betydelse om det inte finns praktiska möjligheter att ordna bostad.

Med hänvisning till det anförda vill jag till arbetsmarknadsministern ställa följande fråga:

Vilka initiativ avser statsrådet vidta för att tillförsäkra de ungdomar som

**Nr 139**

Torsdagen den  
8 maj 1980

---

*Meddelande om  
frågor*

Nr 139

Torsdagen den  
8 maj 1980

*Meddelande om  
frågor*

nu uppmantras att söka arbete i storstadsregionerna trygga bostadsförhållanden?

**1979/80:462** av *Lilly Bergander* (s) till justitieministern om tidpunkten för aviserad proposition om internering:

När avser justitieministern att avlämna den till i slutet av mars aviserade propositionen om internering?

**1979/80:463** av *Bertil Hansson* (fp) till kommunministern om utvidgning av räddningstjänstkommitténs uppdrag:

Genom beslut av folkpartiregeringen den 1 mars 1979 tillkallades en kommitté med uppdrag att utreda frågan om ersättning för skador på grund av naturkatastrofer m. m., den s. k. räddningstjänstkommittén.

Bakgrunden till att räddningstjänstkommittén tillsattes var erfarenheter framför allt från Tuvekatastrofen hösten 1977. Även några större översvämningar under 1970-talet, dels i Värmland, dels i Örebro län, aktualiserade behovet av en dylik utredning.

Direktiven till den nämnda utredningen handlar uteslutande om följderna av naturkatastrofer. I vårt land är sådana dess bättre sällsynta. Den katastrof som drabbade Göteborgs och Bohus län, särskilt kommunerna Tjörn, Orust och Stenungsund, i januari månad detta år, hör inte heller till de vanliga händelserna. När Almöbron påseglades fick detta emellertid vittgående konsekvenser för både enskilda, kommuner och företag. Det som hänt sedan dess visar med all önskvärd tydlighet att det finns ett behov av samhällelig beredskap också inför händelser av detta slag, även om de inte kan benämnas naturkatastrofer.

Mot bakgrund av det anförda vill jag ställa följande fråga till kommunministern:

Vill kommunministern genom tilläggsdirektiv till räddningstjänstkommittén medverka till att den inte begränsar sitt arbete till följderna av naturkatastrofer utan även får i uppdrag att behandla problem av den art som nu senast blivit aktuella i samband med brokatastrofen vid Almön-Tjörn?

§ 15 Kammaren åtskildes kl. 18.06.

In fidem

BENGT TÖRNELL

*/Solveig Gemert*