

1981/82:68

Måndagen den 1 februari

Kl. 11.00

1 § Anmälan om kompletteringsval till utskott

Anf. 1 TALMANNEN:

Moderata samlingspartiets partigrupp har som suppleant i finansutskottet under Staffan Burenstam Linders ledighet anmält hans ersättare Allan Ekström, som suppleant i justitieutskottet under Björn Körlofs ledighet anmält hans ersättare Bengt Nylund och som suppleant i trafikutskottet under Sixten Petterssons ledighet anmält hans ersättare Filip Fridolfsson.

Talmannen förklarade valda till

suppleant i finansutskottet

Allan Ekström (m)

suppleant i justitieutskottet

Bengt Nylund (m)

suppleant i trafikutskottet

Filip Fridolfsson (m)

2 § Justerades protokollen för den 19, 20, 21 och 22 januari.

3 § Återkallelse av motioner

Anf. 2 TALMANNEN:

I skrivelse den 27 januari 1982 har Karl-Erik Svartberg återkallat den av honom väckta motionen 1981/82:490 om tidpunkten för avlämnande av budgetpropositionen.

Vidare har Erik Hovhammar i skrivelse den 1 februari 1982 återkallat den av honom m. fl. väckta motionen 1981/82:1965 om besparingar på arbets-

Måndagen den
1 februari 1982

*Meddelande om
interpellationssvar*

*Om åtgärder för
att minska arbets-
lösheten bland
invandrarungdom*

marknadspolitikens verksamhetsområde.

Jag har därför avskrivit dessa förslag.

Skrivelsen lades till handlingarna.

4 § Meddelande om svar på interpellation 1981/82:119

Anf. 3 Arbetsmarknadsministern INGEMAR ELIASSON:

Herr talman! Jag hade för avsikt att den 15 februari besvara Lars Ulanders interpellation om åtgärder för att förhindra ökad arbetslöshet inom byggnadsindustrin. Då interpellanten den dagen är förhindrad att närvara i kammaren, avser jag att besvara interpellationen den 12 mars.

5 § Svar på interpellation 1981/82:94 om åtgärder för att minska arbetslösheten bland invandrarungdom

Anf. 4 Arbetsmarknadsministern INGEMAR ELIASSON:

Herr talman! Karin Flodström har frågat mig vilka särskilda åtgärder regeringen är beredd att vidta för att minska arbetslösheten bland invandrarungdomar.

Invandrarungdomarna är en speciellt utsatt grupp på arbetsmarknaden. De drabbas dels av de mer generella svårigheter som ungdomar och nytilträdande på arbetsmarknaden möter, dels av de särskilda hinder som sammanhänger med att de är invandrare.

Flera faktorer medverkar till arbetslösheten bland invandrarna. Invandringsmönstret har ändrats från arbetskraftsinvandring till flykting- och anhöriginvandring. Samtidigt har strukturförändringar och konjunktur nedgångar medfört att efterfrågan på arbetskraft har förändrats. Många jobb som tidigare utfördes av ungdomar har försvunnit, och de nya yrken som tillkommit ställer krav på yrkesutbildning och kunskaper i svenska språket. Otillräckliga kunskaper i svenska är ett gemensamt handikapp för nyinvandrade, men också för många som bott i Sverige en tid och som fullgjort sin skolplikt i hemlandet eller endast under ett eller ett par år gått i den svenska grundskolan. Invandrarungdomar har också genomsnittligt sett sämre utbildning än svenska ungdomar, vilket i sin tur kan bero på språksvårigheter, föräldrarnas utbildning och inställning till studier samt bristande information till invandrare om studie- och utbildningsvägar.

Med detta vill jag säga att invandrarungdomarnas problem på arbetsmarknaden inte kan lösas enbart med arbetsmarknadspolitiska insatser, utan kräver åtgärder under lång tid inom flera områden.

Genom riksdagens beslut om ungdomspropositionen våren 1980 har gymnasieskolan fr. o. m. läsåret 1980/81 det samlade utbildnings- och uppföljningsansvaret för alla ungdomar upp till 18 års ålder. Antalet intagningsplatser i yrkesinriktad utbildning har utökats. Vidare har gymna-

sieskolan möjlighet att erbjuda introduktionsprogram och yrkesintroduktion till dem som är osäkra om sitt yrkesval eller inte fått plats i gymnasieskolan.

För invandrarungdomar anordnas särskilda introduktionskurser till gymnasieskolan i syfte att ge invandrarungdomarna möjlighet att komplettera sina kunskaper samt att stimulera och informera om olika utbildningsmöjligheter. Därvid lämnas även ett särskilt förhöjt studiebidrag om 600 kr. per termin.

Skolöverstyrelsen har vidare utfärdat särskilda anvisningar angående invandrarelevernas intagning i gymnasieskolan. Ett särskilt informationsmaterial, "Valet till gymnasieskolan", har utarbetats på fem språk till hjälp för invandrarungdomar och deras föräldrar vid övergången mellan grundskola och gymnasieskola.

Jag vill i detta sammanhang även nämna att riksdagens beslut om ny läroplan för grundskolan bl. a. innebär att svenska som främmande språk fr. o. m. läsåret 1982/83 införs som ett särskilt ämne i grundskolan för elever som inte har svenska som modersmål. Även inom gymnasieskolan kommer möjligheterna till undervisning i ämnet svenska som främmande språk att utökas. Det av riksdagen nyligen fattade beslutet om läroplanen för kommunal vuxenutbildning innebär bl. a. att kurser på grundskolenivå skall få anordnas på hemspråk och i ämnet svenska som främmande språk. Samtliga dessa åtgärder inom skolväsendet kommer att få stor betydelse för invandrarungdomarnas möjligheter att hävda sig på den svenska arbetsmarknaden.

Inom arbetsmarknadspolitikens ram ägnas invandrarnas problem särskild uppmärksamhet. Hos arbetsförmedlingen utgör de utländska medborgarna ca 10 % av de arbetssökande, medan de utgör drygt 5 % av arbetskraften. Arbetsförmedlingens service till invandrare är omfattande och i hög grad individuell. Vartannat samtal med invandrare sker med hjälp av tolk.

Våren 1981 beslöt riksdagen att anslå medel för projektverksamhet inom den yrkesinriktade rehabiliteringen för invandrare med särskilda svårigheter i syfte att finna lämpliga metoder att skaffa fast arbete åt dessa. Avsikten är att få en individuell planering för utbildning eller arbete för varje sökande. Projektet kommer att utvärderas under nästa budgetår.

Antalet invandrare i arbetsmarknadsutbildning har ökat under hela 1970-talet och uppgår nu till ca 18 % av det totala antalet deltagare. Vid vissa AMU-centrer uppgår andelen utländska deltagare till 65-70 %. Arbetsmarknadsutbildningen har visat sig vara ett verksamt medel mot arbetslöshet för invandrare. Den främsta åtgärden för invandrare som saknar eller har bristande kunskaper i svenska språket är kursen svenska för invandrare om högst 18 veckor. I begränsad omfattning finns även yrkesutbildning på invandrarpråk, varvad med kursen svenska för invandrare. Invandrare kan givetvis även få del av de stödresurser som i övrigt finns inom arbetsmarknadsutbildningen.

Genom riksdagens beslut om den sysselsättningspolitiska propositionen infördes fr. o. m. den 1 juli 1982 ett särskilt stöd till företag som rekryterar

*Om åtgärder för
att minska arbets-
lösheten bland
invandrarungdom*

långtidsarbetslösa ungdomar. Denna åtgärd bör ses som ett direkt stöd för de ungdomar som har den svagaste ställningen på arbetsmarknaden, och dit hör en stor del av invandrarungdomarna.

Regeringen har vidare mot bakgrund av den stigande arbetslösheten bland ungdomar under hösten 1981 vid två tillfällen beslutat anslå sammanlagt 800 milj. kr. för sysselsättningsskapande åtgärder i form av beredskapsarbeten. Därvid har dessutom öppnats möjlighet till enskilda beredskapsarbeten främst inom industrin. Regeringen har i det sammanhanget föreskrivit att arbetsförmedlingen vid anvisning av invandrarungdom till beredskapsarbeten i möjligaste mån skall anvisa sådana platser där dessa ungdomars kunskaper i resp. språk kan utgöra en fördel.

Regeringen har därutöver med stöd av finansfullmakten beslutat att 60 milj. kr. skall användas för sysselsättningsskapande åtgärder i form av s. k. ungdomsplatser för ungdomar i åldern 16–17 år som inte har kunnat placeras i utbildning eller ordinarie arbete. Ungdomsplatserna har inrättats mot bakgrund av det i dagsläget svåra sysselsättningsläget, vilket drabbar ungdomar utan yrkesutbildning eller arbetslivserfarenhet särskilt hårt.

Jag räknar med att såväl de nya beredskapsarbetena som ungdomsplatserna i hög grad skall komma invandrarungdomar till godo.

Anf. 5 KARIN FLODSTRÖM (s):

Herr talman! Jag vill först tacka arbetsmarknadsministern för svaret. Som framgår av svaret är arbetsmarknadsministern väl medveten om de problem som finns bland invandrarungdomarna och att de är större än bland motsvarande grupp svenska ungdomar.

I Malmö genomfördes för drygt ett år sedan, på initiativ av LO-sektionen i Malmö, en undersökning av invandrarungdomarna där. Orsaken till detta var att man hade noterat att arbetslösheten bland de invandrade ungdomarna var betydligt större än bland svenska ungdomar. Därför tog man tillsammans med statens invandrarverk och länsarbetsnämnden i Malmö detta initiativ till undersökning. Därvid försökte man finna orsakerna och förklaringarna till den stora arbetslösheten bland invandrarungdomar i åldern 16–25 år. Målsättningen för projektet var att det skulle leda till att invandrarungdomarnas intressen skulle kunna tillvaratas på ett bättre sätt, men också att sådana kunskaper skulle erhållas att åtgärder i form av utbildningsinsatser eller andra insatser som ger ungdomarna sysselsättning skulle kunna vidtas.

Undersökningen omfattade 131 ungdomar. Det skulle ta för lång tid om jag försökte redovisa alla sifferuppgifter och annat som kommit fram vid undersökningen. Jag vill dock peka på att språksvårigheterna går som en röd tråd genom hela undersökningen. Ungdomarna säger att de har missat mycket på grund av dessa. De säger också att de alldeles för tidigt, utan att kunna svenska, har blivit satta i svensk skola. Lärarna kritiserar för att de inte tar tillräcklig hänsyn. Uttrycker man sig inte bra, så blir man satt på mellanhand, sägs det bl. a. i undersökningen.

De här problemen skulle enligt många av dessa ungdomar kunna avhjälpas genom praktiska övningar i samband med inläringen. Då skulle inte språket betyda så mycket som det gör i dag. Ungdomarna tror att de genom praktiska övningar skulle kunna följa undervisningen på ett helt annat sätt och att motivationen dessutom skulle bli bättre.

Många av ungdomarna krävde också bättre disciplin. Förvånansvärt är kanske att just de som uppgav att de hade busat eller att de struntat i skolan underströk detta. Den gruppen sade ungefär så här: Sådant hade inte gått hemma. Då hade vi fått precis vad vi behövde: en riktig omgång.

Att språksvårigheterna var det största problemet påpekade många. Därför undersöktes just detta. I undersökningen sägs att 71 % av de intervjuade ungdomarna upplevde språkproblemen som besvärande. Man fann vidare att de som hade längst arbetslöshetstid också hade de största språkproblemen.

På frågan om vilken typ av arbete ungdomarna ville ha svarade väldigt många: Jag tar vad som helst, bara jag får ett arbete och kan tjäna pengar. Men det finns ju inga arbeten, inte ens ett städjobb, att få.

Det framkom också av svaren på den frågan att ungdomarna hade en ganska låg ambitionsnivå. Vad man krävde var enklare industriarbeten, städjobb, mindre kvalificerade arbeten i vårdrken, jobb som diskare eller liknande på restuarang, etc. Ungdomarna hade alltså inte särskilt höga anspråk.

Ett annat problem som tydligt kom fram i undersökningen gällde frågan om diskriminering. Man försökte kartlägga om intervjupersonerna varit utsatta för någon form av diskriminering som gjort att de slagits ut på arbetsmarknaden. I det sammanhanget frågades exempelvis varför de intervjuade hade slutat på tidigare arbeten, varför de ännu inte fått något arbete, varför de inte kommit in på någon utbildning, om de blivit sämre behandlade än infödda svenskar, hur kontakten med myndigheter och arbetsgivare varit, hur de hade upplevt språkproblemen, om de blivit sämre behandlade på arbetsmarknaden än andra, om de var dåligt förberedda för utbildning, osv.

34 % ansåg att de hade blivit diskriminerade, medan 46 % svarade nej på den frågan. "Svårt att säga" angav 20 %.

Ett vanligt argument var: "Om jag hade bytt namn, så hade jag fått arbete för länge sedan. Flera gånger har de frågat mig om jag är invandrare. Då jag svarat ja har man sagt: Vi hör av oss. Och så sker det aldrig. Arbetsgivarna har plötsligt fått många skäl att avsluta samtalet. På ett ställe hade jag avtalat tid för att söka arbete och vid dörren blev jag bortmotad. Motiveringen var att arbetet var tillsatt."

Några uttryckte det så här: "Har man ett utländskt namn, så blir man inte ens kallad till anställningsintervju. Sedan spelar det ingen roll hur bra betyg man har. Arbetsgivarna accepterar inte betygen från hemlandet. De är bra och översatta till svenska. Hade jag varit svensk med de betygen, hade jag säkert haft arbete."

*Om åtgärder för
att minska arbets-
lösheten bland
invandrarungdom*

*Om åtgärder för
att minska arbets-
lösheten bland
invandrarungdom*

Andra har sagt: "Jag talar inte så bra svenska, så arbetsgivaren frågade mig om jag hade fått någon utbildning i svenska för invandrare. Har inte fått svenska för invandrare, för lagen stoppar mig."

När det gäller diskriminering så upplevde dessa invandrarungdomar att den förekom mest på allmänna platser: på gator och torg, i bussar och affärer. Berusade personer, de s. k. modiga sanningssägarna, utmärker sig här. På det finns många exempel, och jag behöver inte ta upp kammarens tid med att räkna upp dem. Det framgår tydligt och ofta i massmedia att ungdomar och naturligtvis även vuxna människor upplever diskriminering.

En mycket intressant fråga i den här undersökningen är den pessimism inför framtiden som dessa ungdomar känner. Inte mindre än 70 % trodde att det skulle bli sämre inför framtiden. Det är en skrämmande siffra.

LO-sektionen i Malmö fortsatte det här arbetet med att även intervjua en hel del arbetsförmedlare. Man gick också ut till en stor grupp av företagare i Malmö och ställde frågor. Jag tänkte redovisa några synpunkter i svaren från en del arbetsförmedlare. – Det här materialet skall jag sedan gärna överlämna till arbetsmarknadsministern, eftersom det är så pass intressant. Jag tror att det kunde vara lämpligt att följa upp det med liknande undersökningar på andra håll i landet.

Man ställde en hel del frågor, och jag tänker inte ta upp alla. Man frågade t. ex. arbetsförmedlarna: "Anser ni att invandrarungdomen behöver mera utbildning och i så fall vilken typ, exempelvis yrkesinriktad utbildning eller allmän skolunderbyggnad?" På den frågan svarade man ja; uppfattningen var att dessa ungdomar behöver mer utbildning, gärna då praktisk, yrkesinriktad utbildning. Möjligheterna skulle finnas att vid intagning till sådan utbildning prioritera de svagaste inom denna grupp. Helst, säger man, skulle invandrarungdomarna behöva ligga något högre vad utbildningen beträffar för att kunna hävda sig i konkurrensen med svenska ungdomar.

Vilka är de största svårigheterna när det gäller att ge invandrarungdomarna sysselsättning? Det var en fråga. Det svaras att bristande baskunskaper och skolunderbyggnad är ett stort hinder, men också detta att ha ett utländskt namn tycks ligga dessa ungdomar i fatet då de söker jobb på öppna marknaden. Det sistnämnda gäller också invandrarungdomar med yrkesutbildning och goda betyg.

Jag vet mycket väl att det inte är lätt att ge några enhetliga, generella svar på sådana här frågor, eftersom invandrarungdomarna förvisso inte utgör någon enhetlig grupp. Det finns stora skillnader i möjligheterna mellan ungdomar som vuxit upp i Sverige och gått i svensk skola och ungdomar som kommit hit när de blivit äldre. Det finns också stora skillnader mellan pojkar och flickor och mellan olika nationaliteter. Det råder inget tvivel om den saken.

Jag vet också att när det gäller invandrarungdomen är den kanske största svårigheten den dåliga arbetsmarknaden: Det råder inget tvivel om att den här gruppen av ungdomar har det betydligt svårare och är betydligt mer utsatt än andra.

Inom LO-sektionen gjorde man sedan en uppföljning och besökte 235

*Om åtgärder för
att minska arbets-
lösheten bland
invandrarungdom*

företag inom kommunen. Avsikten var att göra personliga besök vid företagen i Malmö kommun och undersöka om det som invandrarungdomarna hade angivit som hinder för att få arbete stämde överens med verkligheten.

Av de 235 företagen var 12 företag enmansföretag, 102 företag hade upp till 10 anställda, 91 företag hade 11–50 anställda, och 30 företag hade över 50 anställda. Samtliga branscher besöktes, och nästan undantagslöst sade man inom varje bransch att den var "speciell" och att man därför kunde anställa endast yrkeskunnig personal. Av alla 235 företagen var det endast 15 som trodde sig ha möjligheter att nyanställa under hösten 1981–våren 1982. Namn och adress på dessa optimistiska företag lämnades till arbetsförmedlingen i Malmö, men vid senare uppföljning har det konstaterats att inget av de företagen ännu har nyanställt några ungdomar, varken svenska eller invandrare.

Många av dessa företag anställer personal genom personliga rekommendationer, eftersom man anser att de personer som kommer från arbetsförmedlingen inte passar in i företaget. Man säger: De skickar ofta personer som inte har förutsättningar för att klara jobbet. Man säger också: Annonsering i dagspressen ger oftast bättre resultat.

Som ett exempel nämndes det att det var 100 ungdomar som svarade på en annons om ett jobb och att företaget då hade större möjligheter att välja vem som skulle anställas. Man sade också att det här var ett exempel som visade att ungdomar som vill jobba har möjligheter att få ett jobb om de tar chansen.

När man frågade företagarna om de kunde tänka sig att anställa ungdomar som har genomgått någon yrkesutbildning var svaren oftast negativa. På många företag menade man att en del av de ungdomar som genomgått AMU-utbildning inte haft det rätta intresset och den rätta motivationen. Många, sade man, går på utbildning för att de tycker att det inte finns något annat val. Däremot ansåg man att det inte var fel på utbildningen, det var kunnandet som inte var tillräckligt. Ett genomgående krav från de flesta företagarna på de ungdomar som kunde tänkas få jobb på deras företag var att de måste se ordentliga ut och uppträda vårdat, och det borde ungdomen lära sig i skolan.

I sammanfattningen av den här gruppens undersökningar säger man att man tycker att resultatet från undersökningen med de arbetslösa invandrarungdomarna själva och det man kom fram till när man intervjuade företagare egentligen stämmer ganska bra överens. Företagarna menar att invandrarungdomarna måste kunna tala, skriva och läsa svenska. De skall vara välutbildade och helst ha lång yrkeserfarenhet från något svenskt företag. Att någon är välutbildad i sitt hemland brukar det oftast inte tas någon hänsyn till.

LO-sektionen i Malmö följer nu upp denna undersökning genom att ta kontakt med skolmyndigheterna i Malmö, med AMU, länsarbetsnämnden, arbetsförmedlingen, invandrarnämnden och Svenska arbetsgivareföreningen för att gemensamt genom informationsträffar som arbetsförmedlingen

*Om åtgärder för
att minska arbets-
lösheten bland
invandrarungdom*

kallar till förmå ungdomarna att ta en utbildning som senare kan leda till ett jobb. Man kommer också att intensifiera informationen till dessa ungdomar och upplysa t. ex. om deras möjligheter till bidrag under utbildningstiden.

Vad säger då ungdomarna själva? Låt mig ta bara ett par exempel som presenterades i Metallarbetaren för inte så länge sedan.

Annica Lipanovska, 18 år, har bott nästan hela sitt liv i Sverige. Hon var bara ett år när hennes föräldrar flyttade hit från Jugoslavien. I våras gick hon ut gymnasiet och har sedan dess gått arbetslös.

– Jag har ett helgjobb på en hamburgerbar. Det var när jag började där som jag första gången märkte att det fanns svenskar som inte gillade invandrare. Annars har jag nog aldrig blivit diskriminerad själv. Men många av mina kamrater har blivit det. Det hör jag ofta. Men man är ju den man är och det går aldrig att komma ifrån.

– Jag tror att det kommer bli hårdare motsättningar mellan svenskar och invandrare. Det har blivit värre bara de senaste åren med bråk mellan svenska ungdomar och invandrarungdomar.

– Mina föräldrars högsta önskan är att kunna återvända till Jugoslavien. Och åker de så åker jag med. Men helst skulle jag vilja stanna och arbeta några år först och tjäna lite pengar." Det var hennes syn.

Nermin Vejselovska är också 18 år och har hela sin skoltid gått i svensk skola. "Hon var 7 år när hon kom till Sverige från Jugoslavien med sina föräldrar. Nermin har gått arbetslös sen hon gick ut gymnasiet i våras.

– Jag har upplevt flera gånger att jag inte får jobb för att jag är invandrare. Det känns kränkande. Ofta säger arbetsgivarna inte det öppet till mig men blickar säger många gånger mer än ord. Men jag tar inte vilket jobb som helst.

– Jag har ju läst för att få ett jobb som jag trivs med. Jag har funderat på att studera vidare för att kunna få ett sånt jobb. Jag har sökt jobb som affärsbiträde, kontorist – – –. Men inte fått nåt.

– Det krävs en stor värdighet som invandrare för att få ett jobb i dag. Jag tycker det är viktigt att behålla sitt språk och sin kultur." Osv., osv.

I den här tidningen återger man också en intervju med en arbetsförmedlare. Den börjar så här: "Har ni bara invandrare att skicka på de lediga jobben?"

Jag tror att det räcker med dessa exempel, och jag vill sluta mitt anförande med att ställa några frågor till arbetsmarknadsministern.

Vi vet att arbetslösheten stiger månad för månad inte bara bland invandrarungdomar utan också bland andra ungdomar. Vi vet att arbetsförmedlingarna har ett tungt och hårt jobb. Vi vet att den tid som förmedlarna kan ägna åt varje enskild ung människa också blir mindre och mindre. I detta läge har regeringen valt att skära ner AMS personalstyrka med 80 tjänster. Det tycker jag är anmärkningsvärt. Vi socialdemokrater har föreslagit att man i stället skulle öka antalet tjänster där och förstärka arbetsförmedlingarna med 380 tjänster. Kommer arbetsmarknadsministern att ta hänsyn till att just invandrarungdomarna får det allt svårare på arbetsmarknaden och

därför behöver ta in anspråk mer och mer tid av förmedlarnas tjänster? Kommer det förhållandet att påverka arbetsmarknadsministern till beslut i positiv riktning?

Vi vet också att beredskapsarbeten har en viktig funktion att fylla i detta sammanhang. Den av regeringen föreslagna nivån ligger på 4,5 miljoner dagsverken. Det är enligt mitt sätt att se helt otillräckligt. Jag vill fråga: Är arbetsmarknadsministern beredd att vidta åtgärder för att åstadkomma någon ökning av antalet beredskapsarbeten under den närmaste tiden?

När det gäller utbildningen, som jag har uppehållit mig vid ganska länge, vill jag fråga om det finns några planer på att öka arbetsmarknadsutbildningen? Utan tvivel är dålig utbildning ett hinder för många invandrarungdomar, och det skulle betyda mycket för dessa ungdomar att få rätt utbildning, dvs. en klart yrkesinriktad utbildning.

Slutligen tror jag att det är oerhört väsentligt att man fångar upp de arbetslösa invandrarungdomar som inte har tillräckligt goda kunskaper i svenska språket. Det kan visserligen vara så att de talar svenska, men de har ofta svårt för att läsa och framför allt för att skriva svenska. Min fråga är därför till sist: Ämnar arbetsmarknadsministern vidta några åtgärder för att se till att arbetslösa invandrarungdomar ges möjlighet till undervisning i svenska?

Anf. 6 Arbetsmarknadsministern INGEMAR ELIASSON:

Herr talman! Det referat som Karin Flodström har gett här av en undersökning beträffande invandrarnas läge på arbetsmarknaden var mycket innehållsrikt. Jag ser fram emot att få ta del av materialet direkt. Undersökningen bekräftar på många punkter vad andra undersökningar har visat.

Regeringen gav 1980 ett antal myndigheter i uppdrag att närmare kartlägga invandrarnas situation i samhället i stort samt att kartlägga vilka insatser som myndigheterna gör och hur de bättre kunde samordnas. En av rapporterna avlämnades för ett år sedan – rapporten *Invandrarungdom* – och den har i årets budgetproposition utförligt behandlats av statsrådet Karin Andersson. Åtskilligt av det som Karin Flodström här har berört finns också redovisat som attityder och inställningar i de rapporterna samt i statsrådet Anderssons kommentarer och förslag till åtgärder. Det visar bl. a. att det är ett stort antal områden i politiken som berörs när man skall försöka hjälpa inte minst ungdomarna till utbildning och arbete – alltifrån kapacitetsfrågor i arbetsförmedlingen till påverkan av attityder hos oss alla.

Om jag håller mig till arbetsmarknadspolitikens område, så kan jag konstatera att vi under en lång följd av år inom arbetsmarknadsutbildningen har avsatt en stor del av kapaciteten just för att hjälpa invandrarna på arbetsmarknaden – faktiskt mer än vad som framgår av mitt interpellations-svar. Jag vill därför korrigera en uppgift som fanns där: Ej mindre än 28 % av dem som är i arbetsmarknadsutbildning är invandrare – inte 18 %, som det nämndes i svaret. Det visar alltså att det är en mycket viktig resurs som här står till invandrarnas förfogande.

*Om åtgärder för
att minska arbets-
lösheten bland
invandrarungdom*

*Om åtgärder för
att minska arbets-
lösheten bland
invandrarungdom*

Karin Flodström berörde frågan om praktiska knep i undervisningen för att ge bättre hjälp till dem som har bristfälliga kunskaper. Jag tror att jag kan säga att de olika metodologiska knepen utvecklas successivt. Kanske har man i det avseendet kommit längre i arbetsmarknadsutbildningen än man gjort inom många andra sektorer av utbildningsväsendet. Ett sätt är naturligtvis att varva de praktiska färdigheterna med svenska för invandrare och på det viset ge både yrkeskunskap och kunskaper i svenska, samtidigt som en del av yrkesutbildningen sker på det egna språket.

Karin Flodström berörde också arbetsmarknadsutbildningen i en av sina fyra avslutande frågor. Där vill jag säga att ännu har inte hela den kapacitet använts som står till förfogande när det gäller arbetsmarknadsutbildningen. Det finns därför ingen anledning att för innevarande budgetår ytterligare pröva frågan om utökad kapacitet därvidlag. Men den kapacitet som finns bör naturligtvis tas till vara.

Karin Flodström frågar mig också om jag kommer att ta hänsyn till läget för invandrarna när det gäller arbetsförmedlingens personal. Jag kan säga att jag redan har gjort det. Jag har gjort ett stort antal uttalanden också här i kammaren, och jag har då sagt att det är de svagaste på arbetsmarknaden som i första hand bör få ta kapaciteten på förmedlingarna i anspråk. Det innebär att de får fler minuter – en längre stund – för vägledning och förslag till åtgärder än vad de får som har en starkare ställning. Det visar sig också i att vartannat sådant samtal förs med hjälp av tolk.

Vidare är det enligt det budgetförslag som vi nu har lagt fram så att arbetsförmedlingen inte försvagas när det gäller personella resurser. 60 tjänster omdisponeras från annan verksamhet till förmedlingen, just för att besparingssträvandena när det gäller antalet tjänster inte skall gå ut över förmedlingsarbetet – naturligtvis motiverat av läget på arbetsmarknaden.

När det gäller beredskapsarbete – en annan fråga som Karin Flodström tog upp – så har vi redan under innevarande år vid tre tillfällen ökat på det anslaget. Fler invandrare än tidigare kommer i fråga för beredskapsarbete, just därför att de har ett så besvärligt läge, som Karin Flodström sade med hänvisning till den utredning hon refererade:

För nästkommande år kan kanske den nivå som jag har föreslagit i budgetpropositionen visa sig otillräcklig. Det är emellertid för tidigt. Karin Flodström, att svara på frågan om jag kommer att ta några initiativ för att höja den nivån. Någon vägledning får man ju av att regeringen för detta budgetår har höjt denna nivå inte mindre än tre gånger.

Frågan om svenska för invandrare har jag redan kommenterat. Den utbildning i svenska för invandrare som ges i dag ges i väldigt stor utsträckning inom arbetsmarknadsutbildningen. Nu är den frågan föremål för särskild prövning, och jag har inget annat besked att ge i dag än det som jag redan har gett i mitt interpellationssvar, nämligen att detta också fortsättningsvis kommer att vara en viktig del av arbetsmarknadsutbildningen – men då som ett komplement till den grundutbildning som man tidigare bör ha fått.

Anf. 7 KARIN FLODSTRÖM (s):

Herr talman! Jag tvivlar inte, arbetsmarknadsministern, på att regeringen har ambitionen att försöka lösa dessa problem. Skillnaden i vår uppfattning är bara att jag tycker att man avsätter för små resurser för denna verksamhet.

Även om man säger att den AMS-personal som finns främst skall användas för de svagaste, sämst utbildade och mest utsatta grupperna, så säger sunda förnuftet att det efter en nedskärning av AMS personal ändå blir för litet tid över för att verkligen ordentligt ta itu med problemen för de här människorna – det är inget tvivel om det heller.

Arbetsmarknadsministern upprepar nu det han sade i svaret, att varannan invandrare får tolkhjälp. Av den undersökning som jag har redovisat – nu vet jag inte om man kan anse den vara giltig för hela landet – framgår att det är betydligt mera sällan som man får tillgång till tolk. Och när man får tillgång till tolk, så är det under en mycket, mycket kort tid. Det framgår tydligt.

Arbetsmarknadsministern säger att beredskapsarbetena inte utnyttjades tillräckligt under 1981. Det vet jag också att de inte gjorde. Man kan verkligen fråga sig varför. Man vet ju att arbetslösheten bland ungdomar steg under hela 1981, speciellt bland invandrarungdomarna.

Jag vet också att enligt arbetsmarknadsverkets bedömningar ytterligare 200 milj. kr. kan finna en effektiv användning under detta budgetår. Då frågar man sig: Varför ställs inte de här slantarna till dessa människors förfogande?

Jag tror nämligen att arbetsmarknadsministern och jag är överens om att den viktigaste uppgiften är att skaffa ungdomar möjligheter att få ett jobb, eller en utbildning som leder till ett jobb. Om vi tillåter att ungdomar känner pessimism redan när de står på tröskeln till arbetslivet, vad skall det då bli för samhälle i framtiden? Jag redovisade tidigare att inte mindre än 70 % av de intervjuade ungdomarna kände pessimism, mistro och håglöshet inför framtiden. Därför är det utomordentligt viktigt att vi sätter in all vår kraft och alla tillgängliga resurser på att se till att dessa ungdomar får antingen ett jobb eller en vettig utbildning.

Här återkommer jag till frågan om svenskundervisning för arbetslösa invandrare. Det skulle inte vara särskilt svårt att samla upp de arbetslösa invandrarungdomarna, som man vet varje vecka går till arbetsförmedlingen och varje vecka går därifrån utan att ha fått ett jobb. Om de i stället för denna meningslösa vandring fick en nödvändig komplettering av sina kunskaper i svenska språket, skulle det innebära en samhällsekonomisk vinst av stora mått.

I TV-programmet Magasinet hade man för ett par veckor sedan ett reportage om en invandrapojke från Turkiet – prydlig, snygg, välvärdad, talade perfekt svenska. Man visade i det programmet hur han gick från sitt hem till arbetsförmedlingen varenda dag, hur han ställde upp på anställningsintervjuer, hur han på alla sätt försökte skaffa sig ett jobb. Det fanns tåga i den grabben; i den avslutande intervjun sade han: "Jag ger mig inte förrän jag har fått ett jobb." Det är bra, det var jag stolt över att höra. Men

Nr 68

Måndagen den
1 februari 1982

*Om åtgärder för
att minska arbets-
lösheten bland
invandrarungdom*

*Om åtgärder för
att minska arbets-
lösheten bland
invandrarungdom*

samtidigt var han orolig för vad som skulle kunna hända honom, han var rädd för missbruksproblem, ekonomiska svårigheter och annat. Därför är detta så viktigt: Jag skulle önska att den här debatten kunde avslutas med de positiva besked om utbildning och praktik som invandrarungdomarna behöver.

Anf. 8 Arbetsmarknadsministern INGEMAR ELIASSON:

Herr talman! Karin Flodström säger att vi har samma ambitioner men att vi skiljer oss åt när det gäller resurstilldelningen. Man kan naturligtvis alltid önska ökade resurser till vad man anser angeläget. Men det är inte bara fråga om ekonomiska resurser och tjänster utan också om hur man utnyttjar dem, och det kan alltid göras bättre. Därför har AMS startat ett projekt i Kista i Stockholms län, där man försöker använda förmedlingsresurserna mer intensivt. Jag hoppas att de försöken skall sprida sig också till många andra arbetsförmedlingar, just därför att man med samma resurser kan ge fler ungdomar hjälp.

Jag delar Karin Flodströms ambition att motverka håglösheten inför framtiden. De olika åtgärder som vi har anvisat – beredskapsarbeten men också bidrag till långtidsarbetslösa ungdomar och särskilda ungdomsplatser – ger oss möjlighet att motverka en sådan håglöshet. En förutsättning härför är att alla ställer upp – arbetsgivare, fackliga organisationer, tillänkta arbetskamrater och allmänhet. Med en sådan inställning kommer fler arbetslösa invandrarungdomar att kunna ges ett positivt besked, nämligen att utbildning eller arbete kan ställas i utsikt.

Anf. 9 KARIN FLODSTRÖM (s):

Herr talman! Det är en sak som jag skulle önska att arbetsmarknadsministern kunde ge mig ett positivt besked om, och det gäller informationen. Visst har vi mycket information, ett stort utbud av broschyrer osv. i det svenska samhället, men det är ändå tydligt att det saknas erforderlig insikt och tillräckliga kunskaper hos många människor: hos invandrarungdomarna själva, arbetsförmedlare och inte minst hos företagare. Det gäller också andra människors attityder. Det som jag har betraktat som kanske det allvarligaste i den utredning som jag redovisade är de tendenser till både öppen och dold diskriminering som finns. Det är inget tvivel om att människor vet för litet. Det är oftast okunnighet som leder till den typen av diskriminering.

Min sista fråga till arbetsmarknadsministern är därför: Har man några planer på att förbättra informationen till invandrargrupperna och till oss andra för att förbättra förståelsen för dessa frågor, så att vi slipper den här typen av diskriminering i vårt samhälle? Vi har inte råd med en sådan diskriminering.

Anf. 10 Arbetsmarknadsministern INGEMAR ELIASSON:

Herr talman! Som svar på den här frågan vill jag säga att det i uppdraget till de myndigheter som skall se över samordningen av insatserna från olika instanser för att hjälpa invandrarna också skall ingå att studera informa-

tionsfrågor. Genom arbetsmarknadsverkets förmedlingsverksamhet lämnas ju en stor mängd information till olika grupper och då också till invandrarna. Inför valet till gymnasieskolan informeras ungdomarna av SÖ på fem språk, vilket jag också redovisade i mitt svar.

Det är klart att vi alltid kan göra saker och ting bättre. Jag hoppas att vi har den gemensamma ambitionen att ständigt förbättra också informationen. Men vi skall komma ihåg att vi inte kan lita på myndigheternas insatser på den här punkten, utan vi måste själva som individer och politiker ta på oss ett stort lass i den informationsspridningen.

Överläggningen var härmed avslutad.

Nr 68

Måndagen den
1 februari 1982

*Om viss facklig
blockad mot före-
tag*

6 § Svar på interpellation 1981/82:113 om viss facklig blockad mot företag

Anf. 11 Arbetsmarknadsministern INGEMAR ELIASSON:

Herr talman! Erik Hovhammar har frågat mig om jag vill vidta åtgärder som förhindrar att fackförening sätter ett företag utan anställda i blockad för dess vägran att skriva avtal separat eller via arbetsgivarorganisation. Frågan ställs mot bakgrund av några uppmärksammade aktuella fall.

Gällande rätt innebär sedan lång tid tillbaka att rätten att tillgripa fackliga stridsåtgärder är fri, när den angripande parten inte har åtagit sig en begränsning av sin stridsrätt genom att teckna kollektivavtal. En allmän fredsplikt är enligt lag knuten till kollektivavtalen, och man kan också genom kollektivavtal göra särskilda åtaganden om begränsning av den fria stridsrätten, t. ex. genom att avstå från stridsåtgärder i vissa situationer eller i vissa syften. Det främsta exemplet är huvudavtalens regler om begränsning av de ekonomiska stridsåtgärderna, tillkomna första gången genom Saltsjöbadsavtalet 1938. De ledande rättsliga avgörandena på området tillkom också på 1930-talet. Rättsläget har allmänt sett inte förändrats sedan dess.

Det synsätt som ligger bakom gällande rätt på detta område är att det bör anförtros arbetsmarknadens parter, och ligga i deras ansvar, att utforma regler om stridsåtgärderna och en praxis kring sådana åtgärder som tar vederbörliga hänsyn till verkningarna för såväl samhället i stort som enskilda, företagare och andra. Det råder utbredd enighet om att denna linje allmänt sett har varit riktig och att den har gagnat vår arbetsmarknad och samhället i stort.

När det gäller blockader av det slag som interpellationen syftar på vill jag erinra om att krav på lagstiftning med förbud har framställts även tidigare, ofta mot bakgrund av något enskilt fall. Frågan var uppe i det kommittéarbete som föregick MBL och belystes då från olika synpunkter. När det har gjorts överväganden i saken har resultatet hittills blivit att något ingripande genom lag i den fria rätten att gå till facklig strid inte bör komma i fråga.

Frågan har helt nyligen varit uppe i riksdagen med anledning av en motion

Måndagen den
1 februari 1982

*Om viss facklig
blockad mot före-
tag*

av Filip Fridolfsson m. fl. Arbetsmarknadsutskottet erinrade i sitt betänkande (AU 1981/82:4) om att tidigare motionsförslag i ämnet har avstyrkts av utskottet och avslagits av riksdagen. I den nya motionen hade enligt utskottet, som i den delen var enigt, inte anförts några nya omständigheter som kunde motivera ett ändrat ställningstagande. Utskottet avstyrkte därför motionen. Utskottet tillade att de i motionen aktualiserade frågorna har ett visst samband med föreningsrättsliga frågor som nya arbetsrättskommittén har till uppgift att utreda. För egen del vill jag i det sammanhanget också erinra om att regeringen nyligen har uppdragit åt en särskild utredningsman att kartlägga hela det rättsliga ämnesområde som gäller arbetskonflikter.

Riksdagen biföll utskottets hemställan och avlog den av Filip Fridolfsson m. fl. väckta motionen.

Mot denna bakgrund vill jag svara Erik Hovhammar att jag inte finner anledning att vidta några särskilda åtgärder i det syfte som anges i interpellationen.

Anf. 12 ERIK HOVHAMMAR (m):

Herr talman! Jag ber först att få tacka arbetsmarknadsministern för svaret. Tyvärr måste jag med beklagande notera statsrådets negativa inställning till att agera i den här, som jag tycker, mycket viktiga frågan.

Bakgrunden till min interpellation är bl. a. den blockad som ett företag i Stöde utanför Sundsvall råkat ut för. Företaget, en kombination av kiosk och bensinstation, drivs av ägaren själv med litet hjälp av familjen. Företaget har med andra ord inte någon anställd. Detta till trots kräver Transportarbetareförbundet att företagaren skall skriva ett s. k. hängavtal med fackföreningen. För att nå sitt mål utövar facket vad jag skulle vilja beteckna som utpressning mot företaget, bl. a. genom att förhindra bensinleveranser.

Mot denna fackliga aktivitet finns i dag inget lagligt skydd. Stridsåtgärderna är med andra ord inte förbjudna enligt svensk rätt.

Den fråga man ställer sig är: Hur kan detta vara möjligt i en rättsstat? För att en facklig stridsåtgärd skall få förekomma bör det ju åtminstone finnas ett normalt förhållande mellan fack och företag. Men i fallet Stöde är detta fysiskt omöjligt. Företaget har ju inga anställda som facket kan representera. Företagaren har t. o. m. själv sagt att "om jag får anställda så skall jag skriva på kollektivavtal. Men innan dess kan jag omöjligen teckna avtal, då det inte finns någon som facket företräder på arbetsplatsen."

Det är därför med förvåning jag lyssnar till arbetsmarknadsministern, när han säger att frågan om fackets blockad mot enmansföretag skulle vara en fråga för arbetsmarknadens parter. Enmansföretag har inget behov av att gå med i SAF eller annan arbetsgivarorganisation för att få hjälp med avtalsfrågor gentemot de anställdas fackliga organisation, då enmansföretaget inte har någon anställd och facket därför inte kan representera någon på enmansföretaget.

Fallet Stöde är tyvärr inte det enda fallet av facklig utpressning mot enmansföretagare. Därför, herr talman, vill jag fråga arbetsmarknadsministern:

För det första: Stämmer den fackliga blockaden mot enmansföretagare för deras vägran att skriva s. k. hängavtal överens med er uppfattning om vilka maktmedel facket bör tilldelas i samhället?

För det andra: Anser arbetsmarknadsministern att enmansföretagets rättsställning är tillfredsställande i det av mig här relaterade fallet?

Anf. 13 Arbetsmarknadsministern INGEMAR ELIASSON:

Herr talman! Får jag först säga att jag inte vill gå in på något enskilt ärende när det gäller den här frågan.

Jag delar naturligtvis Erik Hovhammars mening att det här är en utomordentligt viktig principfråga. Att en fråga är viktig innebär emellertid inte automatiskt att riksdagen skall stifta lag. Det här är ett område där lagstiftaren under en lång följd av år haft inställningen att man inte skall gå in och reglera. Arbetsmarknadens parter har alltså haft att bära ansvaret själva, hur man disponerar denna frihet.

Det är två grupper av ärenden som Erik Hovhammar tar upp. Den ena gruppen är enmansföretag. Det kan utan tvivel te sig stötande för det allmänna rättsmedvetandet att rikta en facklig stridsåtgärd mot den som inga anställda har. Jag kan bara referera till att Transportarbetareförbundet i liknande fall har åberopat att man ändå av och till använder sig av vikarier och att det då kan behövas ett kollektivavtal.

Den andra gruppen av ärenden gäller företag som väl har anställda men där de anställda inte sägs vara fackligt organiserade. I det fallet finns det också en föreningsrättslig aspekt, så till vida nämligen att man inte bör på något sätt granska huruvida den ena eller andra individen tillhör en organisation eller ej.

Nu frågar Erik Hovhammar vilka maktmedel som organisationerna på arbetsmarknaden bör ha. Mitt svar på den punkten är att jag tycker att det finns goda skäl att vidmakthålla den tradition som vi här i Sverige har haft sedan lång tid tillbaka, dvs. att den lagstiftande församlingen inte reglerar hur de fackliga organisationerna skall hantera konfliktmedlen.

Men detta är naturligtvis förenat med det ett stort ansvar. Jag tror att det här finns en alldeles klar koppling mellan möjligheten att ha starka organisationer på arbetsmarknaden och möjligheten från samhällets sida att också förvänta sig att de tar ett omfattande ansvar. Jag tror för egen del att en förutsättning för att organisationerna både på arbetsgivarsidan och på arbetstagersidan skall förbli starka är att de agerar i linje med allmän rättsuppfattning. Det innebär att när en reaktion är stark ifrån medlemmarnas sida – det må gälla potentiella fackliga medlemmar eller medlemmar i en arbetsgivarorganisation – har organisationen att ta hänsyn till detta, om man vill förbli stark och ha en allmänt stark ställning i allmänhetens ögon. Hur detta skall förvaltas från det ena fallet till det andra är inte min sak att ge pekpinna om. Det har organisationerna själva att ansvara för. Och på det hela taget, i ett historiskt perspektiv, menar jag att man har tagit det ansvaret både på den fackliga sidan och bland arbetsgivarorganisationerna. Det är en

*Om viss facklig
blockad mot före-
tag*

av anledningarna till att vi i Sverige haft en lugnare arbetsmarknad än i de flesta andra länder.

Anf. 14 ERIK HOVHAMMAR (m):

Herr talman! Statsrådet konstaterar att det här gäller en viktig principfråga, men det tycker jag inte är till fyllest. Statsrådet säger vidare att man skall vidmakthålla den gamla traditionen att det är arbetsmarknadens parter som handlägger sådana här frågor, men han gör också det viktiga tillägget att det är förenat med ett stort ansvar, och det tycker också jag. Det borde vara förenat med stort ansvar. Men i det här fallet har, enligt min och mångas uppfattning, facket inte visat detta ansvar.

En facklig blockad mot ett företag som vägrat att skriva kollektivavtal eller separat avtal kan vara acceptabel, om facket kan anses representera ett medlemsintresse. Det är mycket viktigt att slå fast detta. Däremot borde en sådan stridsåtgärd alltid vara otillåten när det gäller företag utan anställda. Det måste ju betraktas som helt horribelt att en facklig organisation utan att, herr statsråd, representera en enda anställd skall kunna bete sig på det sätt som det här gäller. Fackets krav är ju lika orimligt som om exempelvis hyresgäströrelsen skulle kunna blockera tillförseln av el och vatten till en egnehemsägare för dennes vägran att skriva avtal med hyresgäströrelsen.

Frågan om ett lagreglerat förbud mot blockad av enmansföretag eller företag utan fackligt anslutna medarbetare var, som också framgick av interpellationssvaret, uppe till behandling i riksdagen så sent som i höstas. Utskottets avstyrkan då motiverades med att ett sådant förbud skulle ha "en betydande räckvidd och berörde hävdvunna principer för konflikter på arbetsmarknaden". Det har ju också konfirmerats här av herr statsrådet.

Men detta kan inte vara fallet när det gäller fråga om blockad av enmansföretag. Det har nämligen aldrig funnits något samband mellan enmansföretagen och fackföreningsrörelsens krav på att skriva avtal med företag som har anställda medarbetare. Faktum är ju att facket i enmansföretag inte har någon fysiskt närvarande person som det kan representera.

Förutom den föreningsrättsliga skymfen att man tvingas skriva avtal med en förening som man inte har något att göra med kan ett s. k. hängavtal innebära betydande risker för enmansföretagaren. Jag kan exempelvis nämna att målarfacket i Stockholm i sitt hängavtal har skrivit in att enmansföretagare inte får åta sig jobb överstigande 3 500 kr. under en femveckorsperiod. Därtill kommer att företaget kan komma att beröras av en rad kollektivavtalsrättsliga förhållanden som enmansföretagare normalt inte berörs av.

Glädjande nog finns det fortfarande folk som tycker om att bli företagare, och det brukar ofta – inte minst här i kammaren – poängteras vilken betydelse det har att vi får nya företag. Men det kan vara besvärligt nog för en enmansföretagare även utan att han belastas med en mängd osäkra villkor. Stödefallet visar enligt min mening att det finns en facklig övermakt som vi inte bör acceptera i ett demokratiskt samhälle. Jag vill därför, herr talman,

fråga herr statsrådet: Vidhåller ni att frågan om facketts rätt att blockera enmansföretag för dess vägran att teckna avtal med facket är en fråga för arbetsmarknadens parter?

Nr 68

Måndagen den
1 februari 1982

*Om viss facklig
blockad mot före-
tag*

Anf. 15 Arbetsmarknadsministern INGEMAR ELIASSON:

Herr talman! Vad frågan gäller är ju inte vad herr Hovhammar eller jag kan tycka i det ena eller det andra fallet, utan huruvida lagstiftaren bör ingripa genom att förbjuda en konfliktåtgärd som har tillämpats i något visst sammanhang. Det är också denna principfråga som flera gånger har varit uppe till behandling i riksdagen. Att man tycker att ett läge är orimligt är ju inte detsamma som att man omedelbart bör inskrida med lagstiftning.

Eftersom riksdagen har givit uttryck för detta vid flera tillfällen har jag redovisat den inställningen i mitt interpellationssvar. Detta visar ju att, oavsett vilket enskilt ärende motionerna har byggts upp på, det är själva principfrågan som har varit föremål för riksdagens behandling. I den principfrågan har riksdagen hittills gett samma svar, dvs. att lagstiftaren inte bör inskränka det område som kan användas för olika stridsåtgärder.

Nu kommer frågan emellertid upp till ny behandling i riksdagen med anledning av dels nya motioner om just de här frågorna, dels en socialdemokratisk motion om förbud mot att innehålla intjänade löner. I princip är det samma frågeställning: Skall vi inkräkta på parternas rätt att disponera över sina stridsmedel?

Det är ju inte så att det inte förekommer något kartläggnings- eller utredningsarbete på detta område. Dels har den nya arbetsrättskommittén att pröva frågan, dels har regeringen nyligen tillsatt en särskild utredningsman – som skall kartlägga möjligheterna till och förekomsten av olika stridsåtgärder – för att belysa frågan huruvida man på något enskilt område bör inskrida med lagstiftning. Eftersom detta är en principiellt mycket viktig fråga, bör vi börja i den änden, dvs. först göra en rättslig analys av läget. Någon sådan har ännu inte utförts, och i avvaktan på den är jag inte beredd att ta något ytterligare initiativ.

Anf. 16 ERIK HOVHAMMAR (m):

Herr talman! Om det förhåller sig så att en princip, om än aldrig så gammal, visar sig inte hålla, utan har blivit misstolkad, och om det har förekommit brott mot vad som ibland har rubricerats som ansvar mellan parterna, så borde man väl kunna företa en omprövning i dagens situation.

Fallet Stöde, som jag här har refererat till, samt ett annat lika uppmärksammat fall, nämligen fallet med blockaden av ett företag i Ullared – vilket också har blivit riksbekant – har klart och entydigt visat på allvarliga brister i föreningsfriheten här i landet. Dessa brister avhjälpas emellertid inte endast genom en lag om s. k. negativ föreningsrätt, utan en sådan lag måste enligt min uppfattning kompletteras med ett förbud mot blockad av enmansföretag eller företag där det inte finns någon fackligt ansluten, för

*Meddelande om
interpellationssvar*

*Om väderprognoser
i radio och
TV*

dess vägran att teckna kollektivavtal, separat eller via arbetsgivarorganisation. Annars blir ju föreningsrätten verkningslös i dessa fall.

Slutligen vill jag än en gång framhålla att den fråga som vi i dag debatterar verkligen hör hemma här i riksdagen. Statsrådets svar vill jag därför inte betrakta som slutgiltigt. – Vi fick ju också ett visst löfte om att den här diskussionen skall fortsätta. Detta noterar jag med glädje.

Men fallet Stöde – som bara är *ett* fall bland många andra – visar tydligt och klart att den nu gällande ordningen inte är tillfredsställande ur allmän demokratisk synpunkt. Det är därför hög tid för riksdagen att ompröva sin inställning i denna fråga.

Överläggningen var härmed avslutad.

7 § Meddelande om svar på interpellation 1981/82:111

Anf. 17 Kommunikationsministern CLAES ELMSTEDT:

Herr talman! Jag vill meddela att jag hade för avsikt att besvara interpellation nr 111 av Kurt Hugosson den 8 februari. Interpellanten är emellertid förhindrad att ta emot svaret den dagen, och efter överenskommelse mellan oss kommer interpellationen därför att besvaras den 12 februari.

8 § Svar på fråga 1981/82:191 om väderprognoserna i radio och TV

Anf. 18 Kommunikationsministern CLAES ELMSTEDT:

Herr talman! Lennart Pettersson har frågat mig vilka åtgärder regeringen avser vidta för att säkerställa att femdygnsprognoser om vädret även i fortsättningen kommer att redovisas i radio och TV.

Väderrapporteringen i radio och TV regleras genom avtal mellan Sveriges Radio och SMHI. Under hösten har parterna haft överläggningar om ett nytt avtal. Enligt uppgift har man därvid diskuterat olika alternativ i fråga om omfattning och kostnadsnivåer för de tjänster som Sveriges Radio betalar SMHI för. Femdygnsprognoserna är en sådan tjänst som Sveriges Radio sedan länge köper från SMHI. Dessa prognoser finansieras alltså inte, till skillnad från land- och sjörapporterna i radions program 1, med skattemedel utan med TV-licensmedel.

Något avtal har ännu inte träffats. Jag är därför inte beredd att nu närmare kommentera Lennart Petterssons fråga.

Anf. 19 LENNART PETTERSSON (s):

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

Om en månad, den 1 mars, försvinner femdygnsprognoserna i radio, TV och tidningar, såvida inte någon uppgörelse nås mellan de inblandade

parterna. Läget ser, såvitt jag förstår, inte särskilt ljus ut nu. Så sent som i fredags fick jag i varje fall från SMHI:s förhandlare besked om att förhandlingarna mellan SMHI och Sveriges Radio var helt avbrutna när det gällde fortsatta femdygnsprognoser om vädret.

Nu frågar kanske någon: Skall riksdag och regering lägga sig i vilka enskilda program som skall visas exempelvis i TV? Självfallet inte, generellt sett. Men femdygnsprognoserna om vädret har vid sidan om sitt nyhetsvärde även ett mycket betydande allmänintresse, inte minst från t. ex. trafiksäkerhetssynpunkt och sjösäkerhetssynpunkt. Det är ju efter dessa prognoser som många familjer bestämmer sina litet längre utfärder, och när de väl har gett sig i väg är de ganska bundna till den tid när de skall åka hem. Femdygnsprognoserna har därför enligt min mening en mycket stor betydelse från trafiksäkerhetssynpunkt. Claes Elmstedt är i sin egenskap av kommunikationsminister den högste ansvarige för trafiksäkerhetsarbetet.

I det svar jag fått i dag bekräftar han dödläget. Det svaret är daterat den 13 januari, och samma svar ges alltså också i dag, den 1 februari.

Sedan är jag något fundersam när det gäller slutsatserna i statsrådets svar. Han säger: "Något avtal har ännu inte träffats." Han vill därför inte kommentera frågan närmare. Det är ett konstigt svar. Det är ju just därför att något avtal *inte* har träffats som jag har ställt frågan. Hade ett avtal blivit träffat om fortsatta sådana femdygnsprognoser, hade frågan självfallet varit onödig.

Avslutningsvis vill jag därför fråga statsrådet Elmstedt:

1. Hur ser statsrådet på betydelsen av femdygnsprognoserna i radio, TV och tidningar till allmänheten från trafiksäkerhetssynpunkt och från säkerhetssynpunkt över huvud taget? Har de stor betydelse, liten betydelse eller ingen betydelse alls för trafiksäkerheten i landet?

2. Kommer Claes Elmstedt och regeringen att stillatigande åse att vi om en månad eventuellt inte längre har några femdygnsprognoser i radio, TV och tidningar?

3. Vilka konkreta initiativ avser regeringen att ta för att bryta nuvarande dödläge mellan de två statliga verken?

Anf. 20 Kommunikationsministern CLAES ELMSTEDT:

Herr talman! Först vill jag säga till Lennart Pettersson att när det gäller värdet av femdygnsprognoserna i massmedia har jag ingen annan uppfattning än vad han har. Jag tillmäter dessa en mycket stor betydelse, och jag vet att allmänheten gör detsamma. Det finns anledning att slå fast detta i olika sammanhang, och det gör jag vid det här tillfället.

Låt mig sedan säga att jag inte känner till uppgiften om att förhandlingarna skulle vara avbrutna. Tvärtom tycks man ha funnit nya infallsvinklar, vilket gör att jag i dag ser något ljusare på möjligheten att hitta en utgång.

Detta är alltså delvis svar på de frågor Lennart Pettersson ställde avslutningsvis. Jag har gett en mening till känna i vad gäller värdet av femdygnsprognoserna i massmedia, och jag har beskrivit hur jag har erfart situationen när det gäller förhandlingsläget. Det betyder naturligtvis också

indirekt ett svar på Lennart Petterssons fråga om regeringen har för avsikt att stillatigande åse om förhandlingarna skulle gå i kvav. Det är klart att regeringen inte gör det, men regeringen har vissa regler att följa när det gäller inblandning i sådana här överläggningar. De reglerna tänker vi följa. Men det innebär naturligtvis inte att vi låter det hela barka hän precis vart som helst.

Anf. 21 LENNART PETTERSSON (s):

Herr talman! Jag ber att få tacka statsrådet för den här kompletteringen. Det är glädjande att det här i kammaren slås fast att statsrådet gör bedömningen att femdygnsprognoserna om vädret har mycket stor betydelse för det allmänna trafiksäkerhetsarbetet. Jag hoppas att parterna tar intryck av de ord statsrådet nyss har yttrat i kammaren.

Det kan råda olika uppfattningar om i vilken utsträckning förhandlingarna är avbrutna. Så sent som i fredags fick jag ett ganska klart och mycket pessimistiskt besked, men det är mycket möjligt att det har skett något över veckoslutet. I så fall noterar jag det tacksamt i det här läget.

Statsrådet antyder att regeringen kommer att agera i den här frågan. Men sedan säger han att regeringen har vissa regler att följa, och därigenom lämnar han återigen kammaren i osäkerhet om hur uttalandet skall tolkas. Vad är det för regler som regeringen har att följa? Är det regler som säger att regeringen inte får ingripa i den här typen av frågor eller är det något annat slags regler?

Vi hade tidigare en kommunikationsminister som man i och för sig kan ha olika uppfattningar om men som var betydligt handfastare i den här typen av frågor. När det gällde diskussionerna om väderrapportering i lokalradion tog han ett direkt förhandlingsinitiativ. Är det vad statsrådet avser att göra, eller kommer han inte att göra det?

Anf. 22 Kommunikationsministern CLAES ELMSTEDT:

Herr talman! Jag har här åberopat olika regler. För SMHI:s verksamhet finns ett riksdagsbeslut i botten, och vi måste givetvis ta hänsyn till dess innebörd. Vidare är Sveriges Radio inget statligt verk. Därför får man naturligtvis nalkas de här problemen med den försiktighet som krävs. Det var det jag avsåg när jag talade om de regler som gäller.

Anf. 23 LENNART PETTERSSON (s):

Herr talman! Mig veterligen finns inget riksdagsbeslut beträffande SMHI som förbjuder fortsatt redovisning av femdygnsprognoserna om vädret till den svenska allmänheten. Det går inte att åberopa något riksdagsbeslut i det här sammanhanget.

Vad sedan beträffar regeringens möjligheter att ta några som helst kontakter beträffande rapportering om vädret i Sveriges Radio kan jag bara konstatera att statens förhandlingsnämnd – när det gällde förhandlingarna om väderrapportering till lokalradion och liknande – fick ett direkt förhandlingsuppdrag från den dåvarande kommunikationsministern, stats-

rådet Adelson. Jag kan inte inse att statsrådet Elmstedt borde vara sämre i det avseendet.

Anf. 24 Kommunikationsministern CLAES ELMSTEDT:

Herr talman! Nej, jag tror att Lennart Pettersson har rätt på den punkten.

Låt mig bara säga att det inte finns någon anledning för mig att ingripa ännu. Förhandlingarna har inte gått i kvav. De pågår. Jag angav i ett tidigare inlägg att jag ser en ljusning. Det har jag naturligtvis inte gripit ur luften. Lennart Pettersson förstår naturligtvis också att jag haft kontakter, vilket gör att jag kanske ser något lugnare på situationen än Lennart Pettersson gör.

Anf. 25 LENNART PETTERSSON (s):

Herr talman! Låt mig bara säga med anledning av det senaste inlägget att jag förklarar mig nöjd på denna punkt. Jag hoppas att statsrådet har fog för sin optimism. Jag är naturligtvis tacksam om det hela löser sig genom ett ingripande från statsrådet. Men jag tror att den stora allmänheten blir ännu mer tacksam, eftersom femdygnsprognoserna i radio, TV och tidningar är av utomordentligt stor betydelse, inte enbart ur nyhetssynpunkt utan framför allt ur säkerhets- och informationssynpunkt. Jag ber alltså att än en gång få tacka för framför allt den senast givna försäkringen från statsrådet.

Överläggningen var härmed avslutad.

9 § Svar på interpellation 1981/82:106 om optikers undersökning av körkortssökandes synskärpa

Anf. 26 Kommunikationsministern CLAES ELMSTEDT:

Herr talman! Med hänvisning till riksdagens beslut att fr. o. m. den 1 januari i år slopa den obligatoriska läkarundersökningen av dem som söker körkort och ersätta den med en hälsodeklaration och ett intyg om synprovning har Göthe Knutson frågat mig hur jag avser att lösa frågorna om dels den kompletterande utbildning som behövs för att de legitimerade optikerna skall få behörighet att göra synprovet, dels blanketter för intyget om synprovning.

Låt mig redan från början slå fast att det inte finns något beslut om att optikerna skall ha hand om synprovningen av körkortssökande. Givetvis bör synprovningen i fortsättningen kunna göras av andra än läkare. Annars skulle beslutet att slopa läkarundersökningen inte medföra de besparingar och förenklingar som man velat åstadkomma. Som exempel på sådana andra yrkeskategorier som kan komma i fråga nämner jag i den proposition som legat till grund för riksdagens beslut optikerna och trafikskolornas personal, de sistnämnda under förutsättning att man kan få fram lämplig apparatur för

Nr 68

Måndagen den
1 februari 1982

Om optikers undersökning av körkortssökandes synskärpa

*Om optikers un-
dersökning av
körkortssökandes
synskärpa*

synprovet. Som jag också nämner i propositionen är det socialstyrelsen som beslutar i denna fråga.

I höstas kom det ett par apparater för denna typ av synprov som kunde godkännas av socialstyrelsens experter. Tidigare hade trafikskolorna åtagit sig att skaffa den apparatur som kunde godkännas, så att eleverna kunde få synprovet utfört på skolan. Bara de som inte klarar detta prov behöver då hänvisas till läkare eller – om det gäller enbart synskärpan – till optiker. Mot denna bakgrund ser jag ingen anledning till att hänvisa alla körkortssökande till optiker för en fullständig synprovning, som ju också omfattar synfältet. Någon kompletterande utbildning av optikerna behövs då inte heller.

Jag är medveten om att förberedelsetiden har varit mycket knapp. Trots detta har emellertid socialstyrelsen hunnit besluta om nya föreskrifter och ta fram nya blanketter. Hälsodeklarationen och intyget om synprovning, som är ett och samma formulär, fanns på socialstyrelsens blankettförråd vid årsskiftet.

Anf. 27 GÖTIE KNUTSON (m):

Herr talman! Jag tackar kommunikationsministern för svaret.

Låt mig genast säga att jag i min interpellation inte har begärt att alla körkortssökande skall hänvisas till optiker. Låt mig också säga att min interpellation och det här inlägget på intet sätt vänder sig mot trafikskolorna och deras personal, inte heller mot trafikskolornas verksamhet som sådan.

Vad jag vill åstadkomma med min interpellation är i nuläget att hejda statsmäkterna från att bokstavligen köra över en hel yrkesgrupp, nämligen optikerna. Såsom socialstyrelsen har utformat reglerna, mot kommunikationsministerns skrivning i propositionen, går en annan yrkesgrupp före optikerna på optikernas eget område, nämligen synprovundersökningar, eller synundersökningar – det förekommer olika benämningar på de olika delarna av synundersökningar.

Herr talman! Det har t. o. m. blivit så illa att trafikskolepersonal skall få göra synprov som optiker inte får göra. Detta låter konstigt för att inte säga att det verkar sjukt – jag vill inte tro det senare –, men jag antar att även kommunikationsministern finner det anmärkningsvärt att socialstyrelsen utestänger optikerna från den normala synundersökningen.

I höstas var ju statsrådet Elmstedts uppfattning den att optikerna skulle vara en av de två yrkesgrupper han nämner som skulle få syssla med denna verksamhet sedan man nu på ett, som jag tycker, förnuftigt sätt gjort en körkortsmedicinsk reform som syftar till att sänka kostnaderna för körkortsaspiranterna.

Optikerna har ju en omfattande och dokumenterad utbildning på detta område, till skillnad från trafikskolepersonalen, som har *sin* speciella yrkesutbildning. Optikerna är legitimerade, men på något underligt sätt tycks inte socialstyrelsen i sina anvisningar ha klart för sig detta – det är alltså en egendomlighet att tappa bort dem eller medvetet utestänga dem från dessa synundersökningar.

Jag vill, herr talman, ställa några kompletterande frågor till statsrådet.

För det första: Kan en legitimerad optiker efter de författningsföreskrifter som kommit ut förklaras behörig att utfärda intyg om synprov för körkort, om han skaffar sig samma apparatur som en trafikskola?

För det andra: Kan en legitimerad optiker förklaras behörig att utfärda intyg om synprov för körkort, om han genomgår kompletterande utbildning i Donders metod för provning i synfältet?

För det tredje: Vem skall i så fall föranstalta och kontrollera sådan utbildning?

Låt mig också, herr talman, säga ett par ord om min interpellation, där jag frågar om blanketter för intyget om synprovning. Interpellationen ställdes i mitten av december, och då var det 14 dagar före ikraftträdandet av denna reform. Då fanns inga blanketter färdiga. Det föranledde naturligtvis oroliga frågor från både optiker och trafikskolor.

Optikerna var emellertid också starkt oroade över bristen på information. Man skulle ju enligt kommunikationsministerns proposition vara redo – man uppfattade det så med den yrkeskänsla man har. Man ville vara redo att utföra denna synprovning för körkortstagning. Men att det skulle behövas en kompletterande utbildning stod helt klart. Man frågade sig när, var och hur – det gjorde man alltså när jag väckte interpellationen i mitten av december. Jag förmedlade denna fråga till statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet.

Det svar som statsrådet hittills har gett tror jag att optikerna i landet skulle uppfatta som mycket dystert och negativt. Jag hoppas att statsrådet förstår hur denna yrkesgrupp känner det när man – som jag uttryckte det – bokstavligen blir överkörd av statsmakterna eller är på väg att bli det, ty jag vill inte tro att det är statsrådet Elmstedts uppfattning att det skulle bli på det här sättet. Han skriver någonting helt annat i propositionen, och det var den som riksdagen – åtminstone trafikutskottet – gick efter, föreställer jag mig, när man gjorde sin hemställan som sedan blev riksdagens beslut.

Jag hoppas att statsrådet har litet glädjande uppgifter att ge till landets optiker.

Anf. 28 Kommunikationsministern CLAES ELMSTEDT:

Herr talman! Jag vill först och främst nämna att tanken med den körkortsmedicinska reformen var att det hela skulle bli billigare för körkortsaspiranterna och att det skulle bli enklare. Mot denna bakgrund innehöll propositionen det som riksdagen sedan också antog, nämligen att bilskolorna skulle med hjälp av en införskaffad apparatur på ett enkelt sätt avgöra vilka av körkortsaspiranterna som behövde närmare kontrollera både synskärpa och synfält. Det har nämligen visat sig att 75–80 % av alla körkortsaspiranter inte behövde gå till läkare för att få synen kontrollerad, och det fanns då ingen anledning att ha kvar gällande bestämmelser i denna del, som dessutom kostade pengar för den enskilde och som medförde pappersexercis och krångel. Det är alltså detta det handlar om, och det är

Måndagen den
1 februari 1982

*Om optikers un-
dersökning av
körkortssökandes
synskärpa*

grunden till det hela. Det är detta som man tydligen från optikerhåll uppfattat som att de skulle ställas utanför.

Faktum är att optikerna kommer in i bilden nu när det gäller att göra de undersökningar som behövs för dem som så att säga faller igenom vid grovsorteringen. Det är en uppgift som optikerna inte har i dag. Det är detta som jag tror går att klara ut med den information som jag hoppas skall tränga igenom.

När det sedan gäller blanketterna kan jag hålla med om att den första upplaga som har givits ut från socialstyrelsen kanske inte på ett korrekt sätt speglar det som den borde göra, och en ny upplaga är under utarbetande som förhoppningsvis på ett tillfredsställande sätt ger det underlag som behövs för att vederbörande som skall använda dessa blanketter kan fylla i dem.

Vidare är också anvisningarna föremål för en viss omarbetning, enligt vad jag har erfarit. Dessa anvisningar ger på ett klarare och entydigare sätt besked om det innehåll som finns i riksdagsbeslutet och som jag inte tror att Göthe Knutson och jag har några olika uppfattningar om.

Jag hoppas att detta så fort som möjligt skall bli utrett. Dessutom vet jag att optikerna har en överläggning på socialstyrelsen om några dagar, och jag tror att de sista gruskornen i detta maskineri då kommer att kunna tas bort.

Anf. 29 GÖTHE KNUTSON (m):

Herr talman! Jag tackar kommunikationsministern för detta kompletterande svar, som jag vill uppfatta som verkligt positivt.

Jag vill först och främst säga att blanketterna som socialstyrelsen utfärdade och som ju var ett slag i ansiktet på landets alla optiker helt enkelt var felaktiga – de var inte utformade så som landets kommunikationsminister och riksdagen hade tänkt sig, och de skall nu alltså omarbetas. Det var tacknämligt att höra detta. Men det är naturligtvis också fråga om hur de kommer att omarbetas, så att de blir till fyllest. Anvisningarna skall också omarbetas – jag tackar också för det positiva svaret.

Men, herr statsråd! Till ansökan om körkort skall från den 1 januari 1982 fogas ett intyg om synprovning från trafikskola. Däri skall intygas uppgifter på följande punkter:

- om huruvida det finns synfältsdefekter,
- om huruvida det finns skäl att anta ögonsjukdom eller ögonskada,
- om synskärpa på vartdera ögat utan korrektion,
- om synskärpa vid binokulär provning med lämpliga korrektionsglas,
- om huruvida färgsinnet är normalt, osäkert eller defekt.

Såvitt jag kan förstå – jag har rådgjort med sakkunniga, i första hand läkare – måste det med nödvändighet ställas krav på viss medicinsk kunskap hos dem som utför synprovningen. Därför vore det naturligt att följa kommunikationsministerns förslag i propositionen att ge de legitimerade optikerna behörighet att utföra synprovningen. Och det skulle ha gjorts från början.

Jag har, herr talman, sett detta inte bara som en stor fråga för optikerna – för dem är det ju en mycket stor fråga. Det gäller också att tillvarata den

yrkeskunskap som finns. Man skall naturligtvis inte heller riskera någonting. Att på det område som den nu utestängda yrkesgruppen behärskar utbilda en yrkesgrupp som är utbildad för någonting helt annat saknar all logik.

Jag vill alltså tolka statsrådets svar så, att det kommer att bli en ändring, som inom rimliga gränser motsvarar vad landets optiker tycker skulle vara riktigt och rätt.

Överläggningen var härmed avslutad.

10 § Svar på interpellation 1981/82:115 samt frågorna 1981/82:188, 189, 199 och 209 om pendeltågstrafiken i Stockholmsområdet, m. m.

Anf. 30 Kommunikationsministern CLAES ELMSTEDT:

Herr talman! Bertil Zachrisson har frågat mig dels vilka konkreta åtgärder regeringen vidtagit för att på kort sikt förhindra att de senaste veckornas totala sammanbrott i järnvägstrafiken upprepas, dels vilka omprövningar av SJ:s organisation och investeringsplaner regeringen överväger att göra med anledning av de brister som avslöjats i samband med den senaste tidens trafikkaos.

Sven Henricsson har frågat mig vilka åtgärder som jag tänker vidta för att förbättra SJ:s vinterberedskap främst i form av bättre planering och ökade resurser.

Inga Lantz har frågat mig vilka initiativ jag ämnar ta för att garantera rimliga förhållanden för resenärerna vid SJ:s pendeltågstrafik i Stockholmsområdet.

Alf Wennerfors har frågat mig om jag är beredd att utreda förutsättningarna för ett trafiksystem som genom fri konkurrens, innovationer och samverkan utvecklar en transportapparat som 1,5 miljoner medborgare i Storstockholmsområdet kan utnyttja och lita på även när det snöar och är kallt.

Ylva Annerstedt har frågat mig vilka insatser jag tänker göra för att garantera en tågtrafik som klarar Sveriges klimat.

Eftersom Bertil Zachrisson, Sven Henricsson, Inga Lantz, Alf Wennerfors och Ylva Annerstedt tar upp i huvudsak samma fråga, nämligen järnvägs- trafikken vintertid, har jag valt att besvara interpellationen och frågorna samtidigt.

Redan innan jag blev kommunikationsminister hade pendeltågsproblemen i Stockholmsregionen blivit en vinterföljetong. De åtgärder SJ och landstinget vidtagit under senare år har inte lett till avsedda förbättringar. Med årets svåra vinter har det blivit ytterligare försämringar i stället. Det är bara att konstatera att de beslut som togs under 1960-talet ledde till svagheter i pendeltågens konstruktion. De tål inte en riktig svensk vinter. Dessutom beställdes under första hälften av 1970-talet inte en enda ny personvagn till SJ. Det förvärrar dagens situation ytterligare, då det i praktiken inte finns

Nr 68

Måndagen den
1 februari 1982

Om pendeltågstrafiken i Stockholmsområdet, m. m.

Måndagen den
1 februari 1982

*Om pendeltågstra-
fiken i Stock-
holmsområdet,
m. m.*

någon reservkapacitet. Hallen för avisning i Älvsjö byggs först nu. Den skulle ha byggts för tio år sedan. Det har visat sig att andra åtgärder för att höja driftsäkerheten vintertid inte räckt till.

För att klara trafiken och lösa de akuta problemen har en rad genomgripande åtgärder satts in. Jag tänker då bl. a. på inlåning från övriga landet av extra lok och vagnar, förstärkning av verkstadsresurser, användning av fjärrtåg för pendeltågsresenärer och insättning av bussar. Jag kallade också redan i mellandagarna berörda parter till ett möte den 4 januari, där jag klargjorde att alla åtgärder för att ordna trafiken borde vidtas.

Jag har därefter den 13 och 14 januari haft ytterligare möten med parterna samt berörda landstingspolitiker för att gå igenom hur pendeltågsproblemen skall lösas både på kort och på lång sikt. I sistnämnda avseende spelar givetvis landstingets önskemål en avgörande roll. Samtliga inblandade parter, dvs. Stockholms läns landsting, SL, SJ och ASEA, är helt överens om att gemensamt lösa problemen så snart som möjligt. Bland de åtgärder som planeras eller övervägs kan jag nämna ombyggnad av samtliga pendeltåg, uppsättning av tält för nattgaragering och förnyad genomgång av kravspecifikationen för de redan beställda nya motorvagnarna av typ X 10. Vidare kan jag utlova att lokdragna tåg, i den mån som det behövs, kommer att sättas in under den tid då pendeltågen byggs om. Jag förutsätter att SL:s utökade beredskapsprogram med avlastande busstrafik finns kvar till dess ombyggnadsarbetena är avslarade och en normal tågtrafik kan återupptas. SJ, SL och ASEA arbetar intensivt med detta, och främst med frågor om hur en varaktig förbättring av befintliga vagnar, typ X 1, skall kunna uppnås. Jag har vidare förvissat mig om att de berörda parterna kommer att medverka till att allt – reparationer, ombyggnader, kompletteringar – görs för att problemen verkligen skall kunna lösas. Jag kommer också att bevaka att erforderliga åtgärder vidtas.

Jag utgår från att de nya motorvagnarna, som kommer att levereras till Skåne med början nu i vår och för trafik i Stockholmsområdet med början år 1983, verkligen skall hålla måttet. Om den genomgång av kravspecifikationen som nu görs av SJ, SL och ASEA kommer att visa att justeringar i konstruktionen måste göras, skall detta också ske.

Jag konstaterar att den utveckling mot modernare pendeltågsmateriel som vi nu ser genom den nya X 10-an kan realiseras, bl. a. tack vare den strukturplan som den icke-socialistiska regeringen lade fram för riksdagen år 1980. Även den ökade leveranstakten på personvagnssidan är en följd av strukturplanen. Den femprocentiga reala ökningen av investeringsmedel per år som SJ nu får under en femårsperiod är en garanti för att tillräckliga medel satsas på en vidareutveckling och utökning av tågmaterielen. Hade vi nu genomfört samma snåla investeringsprogram som under första hälften av 1970-talet, hade vi i dag inte haft pengar till de X 10-or som snart skall levereras, nämligen inte mindre än 34 vagnar, varav 20 är avsedda för Stockholmsområdet. Antalet nya personvagnar hade också varit mindre. SJ hade dessutom haft betydligt mindre resurser för vinterberedskap än man nu har.

SJ:s trafikproblem är inte bara en Stockholmsföreteelse. Hela landet har mer eller mindre drabbats av försenade eller inställda tåg. Mycket har gjorts för att klara trafiken, men det återstår ännu mycket att göra. Det ligger i sakens natur att inte alla åtgärder får omedelbar effekt. Jag tänker då t. ex. på inköp av moderna personvagnar. De åtgärder som redan vidtagits och andra åtgärder som är planerade och föreslagna av SJ förväntas dock leda till att SJ:s trafik kommer att fungera på ett acceptabelt sätt.

Jag vill upplysa Bertil Zachrisson om att SJ nu inför en ny inre organisation. Jämfört med dagsläget eftersträvas en högre grad av delegering och ett ökat trafikansvar på alla nivåer. Produktionsledningen kommer t. ex. att spridas på fler orter än i dag. Den nya organisationen genomförs nu successivt, och jag räknar med att den till nästa vinter på ett bättre sätt än nuvarande organisation kan klara eventuella vinterproblem. Jag har erfarit att SJ avser att i form av en övergripande trafikledning inom huvudkontoret i akuta situationer som i vinter samordna åtgärder för att bl. a. minska störningarna för järnvägstrafiken i landet.

Till Alf Wennerfors vill jag säga att jag inte är beredd att låta tillsätta en ny stor utredning om Stockholmstrafiken. Det är inte mer utredningar vi behöver nu utan konkreta åtgärder. Jag tycker vidare att det är de berörda parterna som själva skall klara upp de tekniska svårigheterna och att vi politiker på olika nivåer skall klargöra förutsättningarna, även de ekonomiska.

Sammanfattningsvis vill jag inte anklaga någon enskild för alla de problem som vi haft nu i vinter. Det är dock inget tvivel om att det är gamla synder i form av otillräckliga investeringsmedel och eftersläpning i fordonsunderhållet som nu spökar. Det är också att beklaga att dåtidens ansvariga för pendeltågstrafikens omfattning, standard och materiella utrustning inte tillräckligt tänkte sig in i de förhållanden under vilka trafiken skulle komma att utövas under de ca 30 år som materielen skall räcka.

För att förstärka beredskapen vid svåra vinterförhållanden har SJ nyligen begärt extra investeringspengar. Huvuddelen av de planerade åtgärderna – till ett belopp av 266 milj. kr. – är enligt SJ direkt hänförliga till pendeltågstrafiken i Stockholm. Enligt avtalet mellan landstinget och SJ skall SJ svara för kapitalanskaffning och landstinget betala ersättning till SJ för kapital- och driftkostnader. Jag har därför begärt att få ett snabbt besked från landstinget om man är beredd att godta upprustningsförslaget och stå för de kostnader som investeringarna för med sig. Regeringen kommer vidare att positivt pröva om SJ kan få särskilda medel av arbetsmarknadspolitiska skäl för att förbättra vinterberedskapen.

Med de försäkringar jag fått från såväl ASEA, SJ och SL som landstinget är jag övertygad om att vi till nästa vinter skall stå rustade att bättre klara problem liknande dem vi nu har under denna exceptionellt svåra vinter.

Anf. 31 BERTIL ZACHRISSON (s):

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

*Om pendeltågstra-
fiken i Stock-
holmsområdet,
m. m.*

Jag undrar om det finns en bättre illustration av det sätt på vilket det här landet f. n. sköts än förhållandena vid SJ. "Bottenrekord för pendeln – 48 av 196 vagnar rullar." Det är Dagens Nyheters sammanfattning en av dagarna under julhelgen för att beskriva det bedrövliga läget för den pendeltågstrafik som SJ har åtagit sig att sköta för Storstockholms Lokaltrafik. Skandal – Kaos – Elände – Sanitär olägenhet. lyder rubrikerna i en rad andra tidningar. Dagens Nyheter skriver fredagen den 8 januari:

"Tre fjärdedelar av pendeltågen var alltså utslagna av snö och kyla på torsdagen. Sämre har det aldrig tidigare varit. SJ tvingades att köra med fyra vagnarståg och i enstaka fall endast med två vagnar."

I samma tidning kunde man också läsa:

"Många pendlare har nu skottat fram bilen, enligt SJ-chefens råd, för att ta sig i tid till jobbet. Stockningar uppstod vid flera infarter till Stockholm."

Men som Claes Elmstedt sade är det inte bara Stockholmstrafiken som har kaos. På de allra flesta håll i landet har SJ:s fjärrtåg och SJ:s lokaltrafiktåg visat sig inte alls hålla måttet i jämförelse med övriga trafikmedel. Tunnelbana, bussar, spårväg och flyg har i stort sett klarat vinterpärsern bra, men SJ har rasat ihop på praktiskt taget alla avsnitt.

Göteborgs-Posten säger i sin beskrivning av läget: "De senaste veckornas kaos 'förbättrades' på torsdagen till kris. Förseningarna i fjärrtrafiken understeg med ett undantag 2 timmar. För att inte situationen skall försämras igen ställs mängder av godståg in de närmaste dagarna och lok och personal koncentreras till persontrafiken."

Jag tänkte ta med mig ytterligare ett antal tidningsurklipp, men det var så hiskligt många tidningar som beskrev detta att jag ansåg det vara meningslöst. Dag ut och dag in skriver tidningar från praktiskt taget alla håll i landet om hur många tåg som ställs in, vilka tåg som inte går, hur många timmar tågen är försenade osv. Detta pågår som sagt dag ut och dag in.

Vem har ansvaret för att det är så här? Ytterst är det naturligtvis kommunikationsministern Claes Elmstedt. Han svär sig fri litet för enkelt – han har ju bara suttit i regeringen litet mer än ett halvår. Men jag vill erinra om att vi har haft fyra kommunikationsministrar från borgerligt håll på fem år. Det är talande nog. Växling vid makten har vi sannerligen haft i rikt mått under den här perioden. Men visst har alla dessa kommunikationsministrar ett ansvar. Ni har ansvar för varandra – ni sitter ju i samma majoritet. Det går naturligtvis att peka på enskilda personers ansvar. Jag har haft nöjet att diskutera med samtliga dessa kommunikationsministrar i kammaren. Ulf Adelson var den mest nonchalante – det erkänner jag gärna. Han avvisade på sin tid kallsinnigt alla slags upprustningar av kollektivtrafiken. Han sade nej till tunnelbanestöd, nej till nya spår, och han spred ett löje över kollektivtrafiken genom att hänvisa den till cykelbancanslaget.

Det blir också litet löjligt när Claes Elmstedt skyller ifrån sig på 1960-talets politiker. De gjorde en berömvärd insats när de skaffade Stockholm en väl fungerande kollektivtrafik. Pendeltågen gick också i stort sett utmärkt, så länge de sköttes enligt de förutsättningar som gällde vid inköpen beträffande skötsel och drift. De var inte konstruerade för att gå dygnet runt utan tid för

vila och underhållsarbete. Det gäller f. ö. också fjärrtågen, som så att säga är konstruerade utifrån andra förutsättningar än de sätt som de nu drivs på. Över 200 vagnar är fortfarande utslagna.

Att skylla ifrån sig på gamla tider tycker jag är ett av borgerlighetens allra sämsta argument. Jag vill gärna säga det! När man är riktigt trängd, så använder man den metoden.

Vi har haft borgerliga regeringar i snart sex år. Claes Elmstedt. Ni måste ju någon gång börja att ta ansvar för era egna gärningar och inte bara låtsas att det där kan man hålla på och slänga tillbaka. Det tar fyra år att bygga spår söder om Stockholm. Det hade nu kunnat vara i gång. Nya vagnar blir färdiga på två år, om man skall vara snäll – det går att göra dem på ett år om det är litet ordning på det. Felet är att det inte gjorts någonting för att få i gång den här verksamheten.

Vad gjorde centern under 1960-talet, om man nu skall hålla på med detta – jag gillar egentligen inte den här typen av resonemang. Inte begärde ni några pengar till SJ och inte föreslog ni några trafikförändringar. Det finns inte en enda centerframställning i riksdagen under den här tiden som skulle kunna utgöra grund för den här beskyllningen gentemot 1960-talets politiker.

I verkligheten var det så att ekonomiskt och trafiktekniskt sköttes SJ hyggligt under 1960-talet och tidigt 1970-tal. Men när ni från borgerligt håll började inbilla allmänheten att det går att pressa in mer trafik i det gamla systemet utan att förnya lok och vagnar och utan att skaffa mer personal var det som rovdriften på SJ började. Det var då grunden lades för dagens kris.

Den krisen är inte bara teknisk och organisatorisk – även om det är illa nog att tågen upphört att gå efter tidtabell, att vartannat tåg ställs in och att hundratals lok och vagnar står utslagna. Krisen är i lika hög grad, Claes Elmstedt, ekonomisk. Sedan 1976 har SJ dragit på staten ett underskott på 2,5 miljarder, en ekonomisk försumpning som sprider leda och oro bland personalen. Orsaken till den ekonomiska krisen är till en del bristen på investeringsmedel men också den beslutsångest som präglat de borgerliga regeringarna när det gäller rationaliseringsbeslut på järnvägsområdet. Vore det inte bättre, Claes Elmstedt, att ge SJ en sund ekonomi och tjäna miljarder än att pressa hundralappar från pensionärer och sjukpensionärer, för att nu ta ett exempel. Det finns ju faktiskt miljarder att tjäna på en rationellt driven järnvägspolitik.

1960-talets trafikpolitik hade brister – det är lätt att se när vi nu har facit. Men den sköttes – jag vill upprepa det – ekonomiskt och tekniskt väl utifrån de politiska förutsättningar som gavs.

Sedan 1976 har SJ gått med utomordentligt stor förlust, samtidigt som den tekniska förnyelsen – jag vill hävda det – blivit sämre. Lågprissatsningen borde ha gett förutsättningar såväl för en ekonomisk stabilitet som för en förnyelse av investeringsverksamheten. Men ingenting av detta har skett.

Men det intressanta är nu inte att kasta skulden hit eller dit. Det viktiga är att något blir gjort. Och det räcker inte med sammanträden och tillrop av

Nr 68

Måndagen den
1 februari 1982

*Om pendeltågstra-
fiken i Stock-
holmsområdet,
m. m.*

Måndagen den
1 februari 1982

*Om pendeltågstra-
fiken i Stock-
holmsområdet,
m. m.*

olika slag, utan det är handling, ekonomiska och praktiska insatser, som krävs för att återupprätta SJ:s anseende.

Riksdagen beslöt våren 1979 om en ny trafikpolitik. Den grundade sig på initiativ som den socialdemokratiska regeringen tog i början av 1970-talet. Och det rådde mycket stor enighet i riksdagen om att 1963 års trafikpolitik måste förnyas bl. a. genom en starkare satsning på kollektivtrafik och järnvägssystem.

Vi skrev i mars 1979 som motivering för vår inställning då:

”Menar man allvar med att en ny trafikpolitik skall leda till ett effektivare utnyttjande av järnvägssystemet så måste man ta konsekvenserna av detta och inte i praktiken rusta ner järnvägen. Det krävs bl. a. ökade investeringar för att modernisera och effektivisera verksamheten. Först då kan SJ ta upp kampen med lastbilarna om godstransporterna. Först då möjliggörs en ökning av kapacitet och komfort i den långväga persontrafiken och en upprustning av service- och resandestandard i de tre stora tätortsregionernas närtrafik. Först då möjliggörs den för fjärrtrafiken och pendeltågstrafiken i Stockholmsområdet nödvändiga utbyggnaden av ett dubbelspår mellan Älvsjö och Järna. Pendeltågstrafiken är den del av det lokala och regionala trafiknätet i Stockholmsregionen som är hårdast belastat och klart underdimensionerat för sin uppgift. Utbyggnaden av dubbelspåret bör komma till stånd för att hindra ytterligare försämring av villkoren för pendeltågstrafiken samtidigt som fjärrtrafiken kan utvecklas. Den viktigaste uppgiften för att förnya förtroendet för SJ är därför att öka investerings- och etableringsinsatserna.”

I riksdagen har vi hela tiden kopplat beslutet om en ny trafikpolitik med krav på bestämda insatser för kollektivtrafiken. År efter år har vi i våra budgetalternativ skapat utrymme för satsningar på järnvägen. År efter år har vi lagt fram förslag som på olika sätt skulle ge bättre förutsättningar för den kollektiva trafiken. Så här skrev vi t. ex. i fjol:

”Den kraftiga ökningen under senare år av fjärrtrafiken på SJ till och från Stockholm liksom trafiksituationen inom Storstockholms lokaltrafikområde gör att en förstärkning av kapaciteten måste uppnås. Pendeltågstrafiken är den del av det lokala och regionala trafiknätet i Stockholmsregionen som är hårdast belastat och klart underdimensionerat för sin uppgift. Antalet resenärer har blivit större än vad som förutsågs, och trängseln har blivit oacceptabel. Exempelvis kan under högtrafik så mycket som en tredjedel av passagerarna inte erbjudas sittplatser på Västerhaningependeln.”

För att ytterligare försämring av villkoren för pendeltågstrafiken inte skall ske och fjärrtrafiken samtidigt skall kunna utvecklas föreslog vi att investeringsmedel skulle ges till fler pendeltågsvagnar och att investeringsmedlen för spårbunden trafik skulle utökas. De förslagen avsågs av den borgerliga riksdagsmajoriteten.

De järnvägsanställda har genom Statsanställdas förbund år efter år lagt fram konkreta förslag till åtgärder vad gäller både organisation och materiel, och förbundet har anvisat vägar för att upprätthålla en bättre vinterberedskap.

I Stockholms läns landsting har socialdemokraterna kommit med förslag i följd och även tidigare. Debatten är alltså inte ny, som det påstås ibland, men jag nöjer mig här med att hänvisa till de aktuella förslagen, eftersom de ligger närmast till. I januari 1981 lades det fram ett program för att klara pendeltågsproblemen på både kort och lång sikt, och en särskild krisplan lades fram i SL:s styrelse för att inte problemen 1981 skulle upprepas under vintern 1982.

Det enda svar dessa insatser fick var ganska glättade uttalanden av ungefär samma typ som nu mött motsvarande förslag – och inga som helst förslag till konkreta åtgärder.

Den trafik som SJ i dag har tagit på sig innebär – med de ökade anspråk som kan förutses – att det krävs nya lok och vagnar. Och på de här vagnarna måste det ställas helt andra komfortkrav än de som ställs på de bedrövliga motorvagnar som SJ nu köpt från Italien och de ganska spartanska vagnar som nu levereras av svensk industri. Felet är inte industrins, utan felet är att ramarna har satts för snålt. Det Claes Elmstedt beskyller 1960-talspolitikerna för är han nu i full färd med att upprepa själv, inte minst med talet om att dessa vagnar skall gå i 30 år.

Svensk industri har kapacitet och kunskap att bygga fler lok och fler vagnar. I dag får denna industri gå på halvfart trots att bristerna inom kollektivtrafiken är uppenbara och trots att det finns ledig kapacitet. Pendeltågseländet i storstadsområdena kommer inte att förbättras förrän vi får en snabbare takt i byggandet av vagnar. Rent löjlig blir situationen med det "upphissade" talet om att det skall komma en mängd nya vagnar när man från Kalmar Verkstad säger: Här finns vagnar som det går att leverera – men vi kan inte leverera dem, för SJ har inga pengar att lösa ut dem med. Skall ni lagra vagnarna på Kalmars bangård i väntan på att de skall kunna användas, när de behövs för fullt ute i tågtrafiken? Vad slags planering är det som ligger bakom den här sortens idéer?

Debatten om SJ gäller för det mesta persontrafiken. Men det kan finnas anledning, även om det nu är pendeltågstrafiken i Stockholm och vintertrafiken vi talar om, att också påminna om att huvudparten av SJ:s arbete är godstrafik. Den har drabbats, för den har ställts in vid flera tillfällen. Posten har inte kommit fram därför att lok från godstrafiken måste användas för att nödortfikt klara transporter på persontrafikområdet. Utvecklingen på godstrafiksidan är minst lika bekymmersam för SJ som den på persontrafikområdet. Jag bävar för den dag då massmedia upptäcker försummelserna på det här området. Från 1976 har SJ:s marknadsandel ständigt sjunkit när det gäller att klara godstrafiken. SJ:s ledning skyller – liksom man gör från regeringshåll – gärna på lågkonjunkturen. Den har naturligtvis sin del i försämringen – det kan jag hålla med om. Men det anmärkningsvärda är att åkeribranschen under samma period har ökat sin andel.

Teknisk förnyelse av terminaler, trafiksystem och vagnar går trögt hos SJ. Ett skäl till det är att investeringsarbetet har varit eftersatt i många år. På detta område finns anledning till kritik av skötseln både före och efter 1976. Jag medger gärna det. Men det finns också skäl att anta att transportforsk-

Om pendeltågstrafiken i Stockholmsområdet, m. m.

Måndagen den
1 februari 1982

Om pendeltågstrafiken i Stockholmsområdet, m. m.

ningen i Sverige har varit alltför landsvägsinställd samtidigt som SJ har isolerat sig med sitt utvecklingsarbete. Det väsentliga är emellertid att se till att den trafikkapacitet man vill ha också finns när man säger att det skall gå att köra ett visst antal tåg och när man erbjuder människor ett lågt pris för att resa. Det är de ansvariga myndigheternas och ytterst regeringens ansvar att se till att det finns kapacitet som klarar de löften man ställer i utsikt för resenärerna.

Ett annat område som kräver åtgärder för att återupprätta SJ:s anseende i Stockholmsregionen, men också i andra tätortsregioner, är en utbyggnad av spårkapaciteten. SJ:s resurser i tätortsområdena är helt enkelt otillräckliga. Dagens spårkapacitet är planerad för decennier sedan, då man inte ens drömde om ett utnyttjande till den grad som nu sker. På det här området har kanske det borgerliga sveket varit allra värst. 1979 beslöt riksdagen att spårutbyggnaden söderut från Älvsjö till Järna skulle påbörjas. Beslutet nonchalerades av den sittande regeringen, och det avhånades av Ulf Adelsohn, som helt enkelt struntade i riksdagsbeslutet. I dag kunde det bygget ha varit i full gång och gett jobb åt människor och hopp åt de hårt drabbade pendeltågsresenärerna om att åtminstone 1983 få en bättre situation. Det tar minst fyra år att få verkliga förbättringar till stånd på det här området, och det är alltså nödvändigt att omedelbart komma i gång med spårbygget söderut. Alla de försök att förvilla opinionen som nu görs, inte minst från SL:s ledning f. ö., genom att man talar om perrongbyggen och långa tåg med vagnar som inte finns, bussar i stället för tåg osv., har vi tröttnat på. Det är en kortsiktig och oerhört dålig planering för framtiden. Det är en rejäl och långsiktig investering för framtiden som krävs för att få en verklig förändring till stånd också när det gäller spårkapaciteten. Sätt i gång med det nu! Även norrut börjar situationen bli risig. Därför krävs det också utbyggnad av spårkapaciteten åt det hållet när det gäller pendeltågstrafiken. Det är f. ö. i det sammanhanget som en sammankoppling med järnvägsbygget till Arlanda är intressant. Varje år som det fördröjs är ett förlorat år för SJ.

Förhållningen av spårutbyggnaden på västkustbanan är ett lika sorgligt kapitel. Också där är SJ:s kapacitet alldeles för liten, och en förnyelse borde ha satts i gång för länge sedan. En sådan har krävts och beslutats sedan flera år i riksdagen, men besluten har nonchalerats av regeringen. Det är i de stora tätortsregionerna, t. ex. den på västkusten, som det är särskilt intressant att göra investeringar för att möta de nya kollektivtrafikkraven. Men det är också i dessa regioner som försumligheten har varit störst.

Ytterligare ett område som kräver förnyelse inom SJ för att förtroendet skall återupprättas är trafiksäkerhetsområdet. Det behövs en kraftig satsning på trafiksäkerheten. De senaste månadernas vinterrelände har skjutit något i bakgrunden de många svåra olyckor som under senare tid drabbat järnvägstrafiken. Det finns flera förklaringar till de många olyckorna, men en huvudförklaring är – utöver bristande förnyelse av räls, lok och vagnar – en mycket halvhjärtad satsning för att öka säkerheten. Riksdagen har under flera år krävt förbättrade insatser, bl. a. genom fjärrblockering och

automatisk tåghastighetskontroll. Men den borgerliga riksdagsmajoriteten har inte ställt investeringsmedel i tillräcklig grad till förfogande. Det skall till olyckor i mängd för att medel skall komma, men en naturlig planering hade kunnat göra att åtskilliga av olyckorna kanske kunde ha undvikits. Att SJ med sina enmansbetjänade lok inte allmänt har tågradio för kontakt mellan förarna och trafikledningen är snudd på skandal.

Att det går så långsamt för SJ att förbättra trafiksäkerheten har säkert en av sina viktigaste förklaringar i att SJ har en orimligt tung och centralstyrd organisation. Det finns därför många skäl att, som ett led i att förbättra SJ:s anseende, se över den organisationen. Det är bra att så nu sker. SJ har gjort en del försök, bl. a. i den undersökning som kommunikationsministern hänvisar till, men man har uppenbart svårt för att komma till beslut och genomföra åtgärder. De ansvariga ute i distrikt och regioner måste få möjlighet att ta ett större ansvar. Jag hälsar med glädje den del av kommunikationsministerns svar där han understryker vikten av detta. Ett enkelt fel på ett lok, t. ex. ett belysningsfel eller något enklare kabelbrott, kan i dag inte åtgärdas ute på fältet, därför att det inte finns någon reparationsansvarig där. Loket kan i väntan på beslut ställas av i flera dygn, och vad som händer med resenärerna kan vem som helst räkna ut. Deras väntetid tycks SJ inte längre bry sig om. Verkstadsorganisationen har centraliserats in absurdum, med stor osmidighet i tågföringen som resultat. Detta skulle med en förändrad organisation och en nedflyttning av ansvaret inom organisationen snabbt kunna leda till bättre förhållanden. Också i de mångåriga trätorna mellan de regionala huvudmännen för kollektivtrafik och SJ är det just kostnader och byråkrati i den centrala förvaltningen som varit den stora stötstenen. Prissättningen på malmбанan är ifrågasatt av samma skäl, och när SJ förlorar marknadsandelar till åkeribranschen trots de stigande oljepriserna är det svårt att värja sig för intrycket att en osmidig förvaltningsapparat är en av orsakerna.

Järnvägen har, fru talman, en mycket viktig roll att spela i både person- och godstrafiken i framtiden – det har riksdagen varit enig om. Att människors förhoppningar också i hög grad knyts till järnvägen visar det positiva gensvar som den viktiga lågprissatsningen fått. Men om det förtroendet inte snabbt skall förbytas i misstro, måste investeringsverksamheten komma i gång på allvar. Bygg lok och vagnar, så mycket som svensk industri kan klara av! Utveckla lok! Sätt i gång projektering av nya vagnar, för både person- och godstransport! Bygg nya järnvägar! Bygg ut säkerheten och decentralisera organisationen! Det ljumma intresse som visats för kollektivtrafiken under senare år måste förbytas i en aktiv och konstruktiv investeringspolitik.

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

Nr 68

Måndagen den
1 februari 1982

*Om pendeltågstrafiken i Stockholmsområdet.
m. m.*

Måndagen den
1 februari 1982

Om pendeltågstrafiken i Stockholmsområdet, m. m.

Anf. 32 SVEN HENRICSSON (vpk):

Fru talman! Bertil Zachrisson började med en liten historieskrivning. Det vore frestande att ta upp den här saken och föra den vidare, men jag skall nöja mig med att säga att under årtionden avrustades statens järnvägar. De reala investeringsbeloppen sänktes för varje år. Det bottnade i att bilismen under denna tid expanderade. Man började mer och mer att tala om tvåbilshushållet som en framtida normal företeelse. Kommunikationsministern på 1960-talet uttalade att järnvägen förhoppningsvis skulle konkurrera med den s. k. andrabilen. Medan järnvägens investeringar hölls tillbaka satsades direkt och indirekt miljardbelopp på bilismen och vägtrafiken. Dessa fakta måste finnas med i bilden för att vi skall kunna erinra oss bakgrunden till dagens situation.

När det gäller SJ:s dåliga resultat vill jag bara göra en enda randanmärkning: SJ måste avskryva på nuvärdet, liksom andra statliga verk och företag – det behöver inte bolagen. Utvecklingen under det år som har gått innebär att extra avskrivningar måste ske på över 500 miljoner. Från SJ-direktionens sida gör man – med rätta – gällande att om så inte hade måst ske, hade statens järnvägar kunnat redovisa ett resultat som visade på att verksamheten gick ihop.

Jag vill emellertid tacka för det svar på min fråga som jag fått av kommunikationsministern i dag. Kommunikationsministern gör gällande att den investeringsvolym som SJ nu garanteras enligt den s. k. strukturplanen är "en garanti för att tillräckliga medel satsas på vidareutveckling och utökning av tågmaterielen". Samma typ av svar lämnade förre kommunikationsministern Adelson – numera moderatledare – på min fråga om SJ:s resurser den 23 oktober 1980. Även han ansåg att investeringsvolymen motsvarade SJ:s behov. Men då som nu gällde det förstås att spara in på den offentliga sektorn enligt regeringens intentioner.

Vad är då det verkliga behovet av nya resurser för statens järnvägar? frågar man sig. Ja, det kan man få veta om man tar del av den långsiktiga investeringsplan som SJ på uppdrag av kommunikationsdepartementet lade fram den 13 juni 1980. I denna projektindelade plan för den närmaste tioårsperioden anges i detalj de investeringsbehov som trafikprognoserna motiverar. Redan för nu löpande budgetår uppgår gapet mellan vad SJ anser sig behöva och det lämnade anslaget till bortemot en halv miljard. SJ redovisade också vilka objekt som skulle dras in eller uppskjutas om inte anslaget motsvarade den långsiktiga investeringsvolymen – dvs. man redovisade konsekvenserna av det förslag till minskning som förelåg från departementet. Här skall endast nämnas några objekt som har relevans till dagens debatt. Reparationshall i Hagalund, vagnverkstad i Ånge och skötselhall i Göteborg måste utgå ur planen. Arbetet med fordonsanläggningar och modernisering av värmeanläggningar måste minska. En rad planerade anläggningar för SL-trafiken måste senareläggas, planerade leveranser av RC-lok måste senareläggas i fyra år osv.

Det är inte första gången som SJ har vinterproblem. Senast vintern 1978–1979 hade SJ svåra trafikproblem. Detta föranledde SJ att i november

1979 hos regeringen hemställa om extra anslag på i första hand 130 milj. kr. för att råda bot på de värsta bristerna. Svaret på denna framställning kom i budgetpropositionen för 1980/81 och lydde: "Investeringsramen för 1980/81 har beräknats för att ge utrymme åt investeringar för att stärka SJ:s vinterberedskap." Alltså: Kommunikationsministern var inte benägen att ge järnvägen detta extra anslag.

När kommunikationsministern i sitt svar i dag söker göra gällande att "tillräckliga medel" satsas för vidareutveckling, påstår jag att så inte är fallet. De behov som SJ har redovisat – bl. a. för anordningar avseende avtining och torkning av rullande materiel och motorer och för omkonstruktion för att hindra fastfrysning av bromsblock på personvagnar, en sak som varit ett stort problem i vinter – har inte kunnat klaras av.

Sammanfattningsvis: SJ:s resurser för att klara nuvarande transportbehov under svåra vinterförhållanden är helt otillräckliga, och SJ måste därför få begärda investeringsanslag för ändamålet.

Men investeringsmedel i sig själva garanterar förstås inte en bra upphandling. Ta som exempel den riksbekanta motorvagnen Y 1, som i vinter f. ö. ånyo bekräftat att den passar bäst i Italien eller andra mera varma länder. Samma sak gäller pendeltågen. De passar inte för svenska vinterförhållanden. Det är minsann inte någon regerings förtjänst att trafiken med dessa pendeltåg ändå gått något så när. Verkstadspersonalen har hela tiden från den första leveransen 1967 haft problem med X 1-vagnarna och fått arbeta hårt med dessa tåg för att hålla dem i gång.

Dessutom har sedan lång tid kraftiga personalindragningar skett, med åtföljande hög personalomsättning. Detta kallas ju rationalisering, men det leder enligt personalen ofta till tidsbrist och till att man särskilt vid förseningar har svårt att hinna klara revisions- och reparationsarbeten på tågen.

De åtgärder som nu har vidtagits för pendeltågen – förlängning av tågen och plattformarna samt vissa åtgärder vid Stockholms central – är trots allt mycket kortsiktiga. På sikt erfordras en utbyggd spårkapacitet i hela Stockholmsregionen, om inte problemen att klara närtrafiken i regionen skall förvärras ännu mer.

Ytterligare ett tekniskt problem är de eluppvärmda växlarna, som inte alls klarar sin funktion så länge enbart själva växeltungen är uppvärmd men inte stagen.

På den administrativa sidan finns sedan länge en tendens till centralisering och användande av datateknik. Här har uppenbarligen skett en försvagning ute i linjetjänsten. Denna klockartro på sofistikerade högtekniska system, parad med en rationalisering som betytt rekryteringsstopp och personalindragningar under många år – främst bland den lägre personalen – har lett fram till dagens svåra läge.

Jag skulle kunna exemplifiera vad som kan inträffa till följd av denna centraliseringsstil i arbetet. Om ett lok havererar på en station och man mycket väl – genom en lokal omdisponering som man bedömer vara möjlig – i stället skulle kunna sätta in ett annat lok, som man för tillfället har

*Om pendeltågstra-
fiken i Stock-
holmsområdet,
m. m.*

tillgängligt, så får man inte göra detta. Man måste inkoppla den centrala lokledningen, som är fjärran belägen.

Den kommer då, ofta långt senare, fram till hur man skall disponera loken. Det är bara ett exempel.

Nu finns det en betydande brist på erfaren personal på många områden eftersom kontinuiteten i rekryteringen har försumrats. De nyanställda vet knappast hur man skall göra rent i en växel från snö och is, ännu mindre hur ett spår skall skötas. Då det gäller dagens speciella fråga, vinterproblemet, finns det tydligen redan hos SJ-direktionen en övertro på styrkan i loken. Man har från högt ansvarigt håll uttalat i massmedia att man trodde att det skulle gå bra att framföra tågen utan att röja bort snön, i varje fall då den inte föll så ymnigt. Av allt att döma har de s. k. snöberedskapsplanerna återspeglat något av samma tanke och därigenom försumrats. Vittnesmål bekräftar att tågklarare som begärde snöröjning omedelbart före en helg fick till svar att ingen personal fanns att tillgå förrän efter helgen. När så snöplogning skulle ske och personal kom till specialloket – ett TC-lok – befanns i ett fall fordonet vara otankat. Efter tankning, som blev komplicerad eftersom det var svårt att komma fram till tankstället, kunde så avfärd ske efter flera timmars försening. Dock var det i vissa fall vanligt att sönderkörning skedde – säkert beroende på ovanan med fordonen, dvs. eftersatt utbildning och träning.

Det finns exempel på att dessa snöröjningståg mer än en gång kommit att framföras bakom det snälltåg för vilket röjning av väg skulle ske. Det innebär alltså i själva verket att snälltåget har fått försöka röja för snöröjningståget. Det illustrerar det bakvända i den nuvarande situationen.

Samma kritik kan riktas mot förrådshållningen. Eftersom det saknas reservdelar till exempelvis X 1-orna, fick man ta motorer och en rad andra viktiga apparater ur andra X 1-enheter, vilket i sin tur innebar ytterligare minskad tillgång på friska tågenheter. De plundrade tågen kom sedan att vara utslagna under lång tid.

Kommunikationsministern försöker nu förklara att allt skall bli bättre genom en ny organisation med bl. a. en övergripande ledning inom huvudkontoret vid SJ. Som lekman frågar man sig osökt: Det är väl självklart att när det finns en central ledning för ett företag skall den samordna åtgärderna för hela företaget i en långsiktig strategi? Men visst är det ambitiöst och bra med försöken till effektiv omorganisation av SJ. Det behövs också en förbättrad upphandling. Men det viktiga torde vara att på ett bättre sätt än hittills lyssna till personalens synpunkter i dessa som i andra frågor.

Anf. 33 INGA LANTZ (vpk):

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

Det går att köra pendeltåg i vintersnö och kyla, men av någon anledning går det inte att göra det i Stockholmsregionen. År efter år är det samma elände så fort snön och kylan kommer. Det blir totalt kaos. Och samma förvåning och förvirring återkommer varje år.

Jag bor i Skogås och åker pendeltåg varje dag fram och tillbaka. Jag har en halvtimmes promenad till och från pendeln i Skogås varje dag, och det kan ju vara både bra och dåligt. Det beror på väder och vind och hur bråttom man har. Men för äldre och handikappade människor är den promenaden jobbig även i strålande sol.

I Skogås bor det 15 000 människor. Innan pendeln kom hade vi 18 bussar att välja på in till staden. Nu har vi pendeltåget som i bästa fall går en gång i halvtimmen. Man byggde den nya tjusiga motorvägen för tio år sedan för 200 milj. kr. och försämrade samtidigt kollektivtrafiken, för på motorvägen fick inga bussar gå och ingen konkurrerande trafik fick förekomma. Bara detta visar hur ansvariga politiker ser på kollektivtrafiken.

Bertil Zachrisson sade att vi tidigare hade en fungerande kollektivtrafik – underförstått under socialdemokratisk regeringstid. Jag tycker att det är en stor överdrift. Jag tycker inte att socialdemokraterna skall gå fria i den här frågan.

I Skogås har vi ingen vänthall – ja, det har vi egentligen aldrig haft. Vi har inte ens någonstans att gå inomhus. Vår "hall", som då inte var någon hall, brann ner för tre år sedan, och sedan dess får vi stå ute i regn och sol och blåst och vänta på tågen i halvtimmar, i timmar, om det vill sig riktigt illa. I morse när jag skulle åka in hit var mitt pendeltåg 56 minuter försenat. På den andra linjen var tåget 99 minuter försenat. När det gäller inomhusyta att vänta vid är det likadant vid nästa station på den här pendeltågssträckan. Den stationen heter Trångsund, och där bor det 7 000 människor.

Hälften av de människor som går av tåget i Skogås skall norrut i området, och hälften av människorna skall söderut från perrongen. Det finns bara en utgång i Skogås – en legal utgång, skall jag väl säga. De norrboende och norrgående skogåsborna har klippt ett hål i Gunnebostaketet att krypa igenom, och man kryper fram med barnvagnar, om det skulle knipa. Man vinner minst fem minuter på detta sätt. Så fort hålet lagas klipps det upp igen av någon som bor i husen intill. Det hela är fiffigt men mycket farligt. Det är livsfarligt, för spåret som man passerar saknar skydd. Speciellt farligt är det vintertid då tågen går så tyst. Vi som bor i Skogås har bett att få en utgång åt norr – men det går inte, säger de ansvariga som förstår sig på sådant. Våra önskemål tillmötesgår man inte. Det talas mycket om att satsa och förbättra för kollektivtrafiken – men det är faktiskt det minsta man gör, i vart fall för oss som bor i Skogås. Det är nästan som om man hellre satte käppar i hjulen för oss. Kan det vara så stort omöjligt att få en utgång till? Skicka upp raketer och satelliter och åka till månen kan man göra, men att få en utgång till i Skogås är tydligen helt ogörligt.

Skogås ligger utefter Västerhaningependeln. Skogås tillhör Huddinge kommun. Det centrala Huddinge har en pendeltågsstation som också den är under all kritik. Det finns säkert dåliga stationer på andra håll också, men dessa stationer är de jag speciellt väl känner till. Över 10 000 människor passerar Huddinge station varje dag. På Huddinge station står människor och väntar på pendeltågen. Samtidigt rusar fjärrtågen förbi i ilfart. Jag undrar ifall det måste hända en olycka innan man från ansvarigt håll förstår

*Om pendeltågstra-
fiken i Stock-
holmsområdet,
m. m.*

Måndagen den
1 februari 1982

*Om pendeltågstra-
fiken i Stock-
holmsområdet,
m. m.*

att det är nödvändigt att separera fjärrtrafik från lokaltrafik.

SJ har den sämsta tågföringen i Europa. Det sägs att i snitt vartannat tåg är försenat. På tio år har antalet resande med pendeltåg fördubblats till 180 000 per dag. Och ännu mer kommer det att bli. Nya bostäder för 70 000 människor skall byggas utmed pendeltågslinjerna fram till 1990. Det innebär att pendeltågen väntas öka med 20–25 % till slutet av 1980-talet.

Det vill till kraftiga förbättringar av pendeltågen för att möta både dagens och morgondagens behov av en bra kollektivtrafik.

Det har varit kaos i år – precis som förra året, året dessförinnan osv. Det är förunderligt hur tålmodiga pendeltågsresenärerna är. Jag läste detta någonstans och har tänkt över det. När det knastrar, om det gör det – informationen är i många fall lika med noll – i högtalarna på stationerna så syns inte en min i människornas ansikten. Människorna är resignerade och känner stor hopplöshet. Det känns omöjligt att påverka. Man bara står där medan fötterna domnar och kinderna blir allt rödare. Det är precis som om man blir förlamad. Så är det med mig också. Jag bara står där och drar väl kanske en suck – försenat i dag igen.

Men det är inte bara i vintertid det är jobbigt och osäkert att åka pendeltåg. Att tågen är försenade är mer vanligt än att de går i tid. Ofta stannar de – i varje fall mitt tåg, om jag får säga så – mitt på linjen. I bästa fall knastrar det till i högtalarna och en röst säger: Upphållet beror på enkelspårsdrift. Sedan kan det ta några minuter – eller 10 eller 15 eller upp till 30 minuter – innan tåget startar igen. Förseningar och överfyllda tåg i rusningstid får man vänja sig vid om man åker pendeltåg. Men det skall också sägas att pendeltåget är bra när det väl kommer till perrongen och framför allt om det går som det skall. Då går det snabbt och bekvämt – utom under rusningstid – att komma in till Stockholms central. Från Skogås till Stockholms central skall det ta 17 minuter enligt tidtabellen, och det är ju fint.

Statsanställdas förbund delar upp problemen med pendeltågen i två delar: tekniska och administrativa problem.

De tekniska problemen ligger hos tågen. Motorer, koppel, strömriktare, ATC-antennar, transformatorer, strömavtagare tar stryk. Dessa problem, säger man, kommer också att finnas hos de nya X 10-tågen. Det finns med andra ord ingen garanti för att dessa nya tåg kommer att förbättra pendeltågstrafikens driftsäkerhet.

På den administrativa sidan kan bristerna listas i det oändliga. Samarbetet mellan ban-, maskin- och trafikavdelningen vid SJ har inte fungerat. Information både till personal och till resande är dålig. Det är bristande resurser vid personalledningen osv.

I Claes Elmstedts svar, som jag tycker andas förtvivlan, skissas på några förbättringar som han hoppas skall ge resultat – bl. a. ombyggnad av tågen, lokdrivna tåg och nattgarage. Sedan hyser Claes Elmstedt en förhoppning om att de nya motorvagnarna skall vara bättre. Det kan man ju hoppas, men man har inte någon garanti för det.

Det finns en propp, och den proppen sitter på Stockholms central. Varken förlängda tåg och perronger eller insättande av bussar är något verkligt bra

alternativ när det gäller att komma till rätta med förseningarna. Ett pendeltåg på åtta vagnar tar över 2 000 passagerare, och det vill till 17–18 bussar för att ersätta ett sådant tåg – ett enda pendeltåg.

Det finns bara ett bra botemedel mot förseningar, och det är nya spår. Men om detta står inget i svaret. Det hjälper med andra ord inte hur mycket ASEA och SJ förbättrar de nya och de gamla tågen – förseningarna kommer att bestå, eftersom trängseln på spåren orsakar förseningarna. Läger man därtill de svårigheter som uppkommer genom snö och is kommer vi fram till att man säkert är illa ute igen. Det behövs dubbelspår på vissa sträckor, och det behövs helt separata lokaltrafikspår på andra sträckor.

Jag tycker det är märkligt – och jag skall sluta med att säga detta – att Claes Elmstedt inte med ett enda ord, inte med en enda stavelse, berör den här saken. Ändå talar han både om kortsiktiga och om långsiktiga förbättringar. Men han har glömt bort diskussionen om nya spår, som ju är en väldigt viktig ingrediens, om man vill förbättra pendeltågstrafiken i Storstockholm.

Anf. 34 ALF WENNERFORS (m):

Fru talman! Jag har också åkt kommunalt under många år, och jag vill börja med att säga att det här fungerar utmärkt, utom när det snöar och är kallt. Jag vill väldigt gärna understryka att vi har ett trafiksystem här i Storstockholmsområdet som under våren, under sommaren och under hösten fungerar bra. Självfallet är ingenting så bra att det inte kan bli bättre, men det är väl sådant som man ständigt funderar på – hur man skall göra ett system bra.

Men lika bra som trafiksystemet fungerar under de nyssnämnda perioderna, lika katastrofalt uruselt kan det fungera under kalla och snöiga vinterdagar. Detta har jag och tiotusentals andra trafikanter upplevt. Att minut efter minut, kvart efter kvart stå på en blåsig och kall perrong är sannerligen inte något avundsvärt. Om det här händer en gång – ja, två gånger – under en kall period, räcker förståelsen till. Men det trafik kaos som vi har tvingats vara med om under senare vintrar gör oss förtvivlade.

När man dessutom inte får veta något om trafiksituationen – om tåget över huvud taget skall komma – känner man sig än mer förtvivlad. Vi människor har under senare år fått uppleva fullkomligt fantastiska tekniska framsteg. Vi kan t. ex. meddela oss med så gott som vilken plats som helst på jordklotet. Men att lämna ett meddelande till oss väntande och huttrande trafikanter på perrongen i Sollentuna, det klarar man inte.

Vem har då ansvaret för det här? Jag vill väldigt gärna säga att den nuvarande kommunikationsministern oförskyllt har fått stå i skottgluggen. Jag har inte en tanke på att det skulle vara just vår nuvarande kommunikationsminister som skulle bära skulden till det här eller att han skulle vara den som inte vidtagit tillräckliga åtgärder. Den nuvarande kommunikationsministern har ju tidigare varit riksdagsman, och han har då lika stort ansvar som jag har för att det blivit på detta sätt. Jag menar med andra ord att vi alla politiker har ansvar för det här. Det är bara det att vi som inte sysslat med trafikfrågor har satt vårt hopp till de uttalanden som gjorts under senare år

Måndagen den
1 februari 1982

*Om pendeltågstra-
fiken i Stock-
holmsområdet,
m. m.*

och de löften som ställts ut, att det skall ordna sig, det skall bli bättre. Men till sist märker man att det inte blir riktigt så, och det har vi upplevt den här vintern. Det är då man vill markera, med en sådan här fråga, att nu får det vara slut, nu måste det verkligen göras något åt saken.

Och jag vill gärna säga att det svar som vi frågare har fått ger oss verkliga förhoppningar om att man nu skall kunna lösa problemen. Men det är kortsiktiga åtgärder, såvitt jag kan förstå. Jag har frågat om kommunikationsministern är beredd att utreda förutsättningarna för ett trafiksystem mera på lång sikt, som genom fri konkurrens, innovationer och samverkan utvecklar en bra transportapparat. Då svarar kommunikationsministern att han inte är beredd att låta tillsätta en ny stor utredning om Stockholmstrafiken. Det har jag inte alls menat att man skall göra, utan jag menar att med tanke på det arbete som ständigt pågår inom kommunikationsdepartementet borde kommunikationsministern kunna säga någonting om vad som görs mera på lång sikt. Det är i det sammanhanget som jag, fru talman, har velat markera att vi borde utreda förutsättningarna på längre sikt för att utveckla ett trafiksystem med mera av fri konkurrens, vilket tillsammans med det system som vi nu har kan bli ännu mycket bättre för trafikanterna.

Anf. 35 YLVA ANNERSTEDT (fp):

Fru talman! Också jag får tacka kommunikationsministern för frågesvaret. Vi har hört många beskrivningar av den senaste vinterns problem, men jag vill särskilt understryka att detta inte är den första vinter som vi har haft sådana problem. Vi har under en lång följd av år haft samma problem. Kommunikationsministern betecknar det också helt riktigt som en vinterföljetong. Vinter efter vinter har tågresenärerna i Sveriges arbetsplatstätaste område fått finna sig i att trafiken bryter samman, i att vänta timme efter timme och i att informationen är bristfällig.

Nu kan visserligen inte Claes Elmstedt lastas för socialdemokraternas misskötsel av vagnparken under 1960-talet och första hälften av 1970-talet. Som kommunikationsministern påpekade beställdes inte en enda ny personvagn till SJ under början av 1970-talet. Självfallet förvärrar detta möjligheterna att klara svårigheterna i dag. Men varför kommer inte förrän nu de åtgärder som statsrådet aviserar i sitt svar, dvs. reparationer, ombyggnader, kompletteringar och genomgång av kravspecifikationer för nya motorvagnar? Vintern 1981–1982 har inte varit den första med problem. Varför har inte dessa åtgärder kommit långt tidigare?

I sitt svar hänvisar statsrådet också till den nya organisation som håller på att genomföras inom SJ. Den behövs uppenbarligen. Men såvitt jag förstår kan inte någon organisation, gammal eller ny, hindra att statens järnvägar har en effektivt fungerande plan – kalla det gärna katastrofplan – att sätta in när vinterförhållandena så kräver. Det måste vara viljan som det kommer an på. Såvitt jag vet har vi haft samma klimat så länge som SJ har funnits till. Det är alltså en upprörande nonchalans mot kunderna som SJ visar. Varför skall det dröja flera dagar innan man sätter in kompletterande bussar eller låter pendeltågsresenärerna använda fjärrtågen, för att bara peka på ett par

kortsiktiga lösningar, som i den akuta situationen ändå skulle vara till någon hjälp?

Nog är det väl skandal när chefen för SJ måste gå ut i massmedia och uppmana sina kunder att ta bilen i stället för tåget. Hade motsvarande skett med ett av våra stora privata exportföretag, hade det företaget varit dött för evigt. Men nu gäller det ett statligt monopolföretag, som vi alla är beroende av och utlämnade till, och då går det an.

Rabattkortet inom Stockholmsområdet och den framsynta prispolitik på SJ som tillkom genom beslut 1979 har gjort att kollektivtrafiken har ökat betydligt. Den har blivit ett verkligt alternativ till bilen. Men de senaste vintrarnas nonchalans mot resenärerna undergräver hela tiden förtroendet, och motivationen för att åka kollektivt minskar.

I ett brev från SJ till regeringen den 22 januari kräver man ett extra anslag på 485 milj. kr. Där säger man beträffande december 1981 och januari 1982 bl. a.: "En del av problemen har varit av den art, som ofrånkomligen uppstår i extremt vinterväder. Andra hade kunnat undvikas eller åtminstone mildras genom bättre förutseende ---."

Till detta kan man bara säga att det är naturligt att det uppstår problem vid extremt vinterväder. De problemen skall undvikas just genom det förutseende som man erkänner att man inte har haft. Det är alldeles uppenbart att planering och förutseende har varit något näst intill obefintligt.

I brevet säger man också: "En arbetsgrupp har tillsatts i december 1981 för att kartlägga de åtgärder som är nödvändiga för att ge motorvagnarna en acceptabel vinterhårdighet." Då frågar man sig genast: Varför sker inte detta förrän i december 1981? Problemet är ju inte nytt. År efter år får man samma försäkringar från SJ, och nästa vinter är situationen precis lika dålig.

Kommunikationsministern avslutar sitt svar med att redovisa att han fått försäkringar från alla parter om att förhållandena skall bli bättre till nästa år. Då vill jag ställa följande fråga till kommunikationsministern: Vilka garantier har statsrådet för att dessa försäkringar leder till bättre tågtrafik nästa vinter, när sådana löften inte har lett till någonting tidigare år?

Anf. 36 Kommunikationsministern CLAES ELMSTEDT:

Fru talman! När jag hör Bertil Zachrisson resonera om 1960-talets trafikpolitik och SJ-politik minns jag – och säkert andra som i likhet med mig var ledamöter av riksdagen på den tiden – hur debatterna här i kammaren då gick. Varje gång någon ledamot ställde en fråga eller en interpellation till dåvarande kommunikationsministrar, fick man det eviga svaret: Här gäller det att rationalisera, se till att vi får lönsamhet, lägga ned så många olönsamma banor som möjligt och att höja taxorna så mycket som möjligt. Så fick vi också den utveckling som vi i dag utan tvivel lider av. Och den utvecklingen ändrar man icke utan vidare riktningen på. Detta är sanningen.

Om Bertil Zachrisson på 1960-talet hade hållit det anförande som han för en stund sedan höll här och om det hade varit signifikativt för den socialdemokratiska järnvägspolitiken vid det tillfället, hade vi icke varit i den

Nr 68

Måndagen den
1 februari 1982

Om pendeltågstrafiken i Stockholmsområdet, m. m.

*Om pendeltågstra-
fiken i Stock-
holmsområdet,
m. m.*

situation som vi i dag befinner oss i. Man kan egentligen med tre ord beteckna SJ-politiken sådan den fördes på den tiden: nedläggningar, taxehöjningar och investeringsprutningar.

Bertil Zachrisson citerar här ett antal borgerliga tidningar för att bevisa hur illa ställt det är. Det är intressant att notera att han i detta ögonblick hämtar sina krafter ur dessa källor. Det är sällan man från oppositionshåll hittar något användbart i dessa tidningar, men nu passar det.

Bertil Zachrisson riktar också kritik mot mig, när han säger att jag skyller ifrån mig då jag återoppar beslut fattade 1967 och senare. Efter de tidningsskrivierier som har förekommit och de uttalanden som gjorts från oppositionshåll måste jag självfallet tala om vad som är sanningen. Och jag noterade här att de frågeställare som kom efter Bertil Zachrisson också sträckte sig tillbaka i tiden för att teckna en riktig och rättvis bakgrund till dagens prekära läge, om det nu är prekärt. Att det är besvärligt är jag den förste att erkänna. Och det är anledningen till att jag under denna korta tid har tagit dessa initiativ för att råda bot på de problem som har funnits under alla dessa år och som ingen tycks ha lyckats klara av.

Uttalanden i tidningar har alltså gett mig anledning att teckna denna bakgrund. Jag är inte den som från början har sökt sak, varken i denna fråga eller i andra frågor. Men tiden tycks vara inne att göra det. Det får den fortsatta diskussionen utvisa.

Regeringen måste ta sitt ansvar, säger Bertil Zachrisson och påstår att ingenting har skett under de senaste åren och att allting har blivit sämre. Bertil Zachrisson säger också att SJ går med ett stort underskott. Ja, SJ gör det på det ersättningsberättigade nätet, därför att riksdagen har sagt att det skall vara på det sättet. Bertil Zachrisson menar kanske att det borde vara en annan ordning. Det skulle innebära att många glesbygdsområden i detta land ställdes utan möjligheter till järnvägstrafik. Är det detta Bertil Zachrisson avser hoppas jag att han talar klarspråk på den punkten.

Vad har hänt efter 1976? Ja, det bedrivs en ny trafikpolitik, vars märke är en satsning på järnvägen som stomme i trafiksystemet. I stället för att lägga ner, höja taxor och pruta på investeringar har man alltså bestämt sig för en rakt motsatt inriktning. Persontaxorna har sänkts rejält, med en stark ökning av resandet som följd. Man kan möjligen kritisera den nuvarande regeringen för att den inte kunde förutse att resandeströmmen skulle öka så kraftigt på så kort tid, så att de knappa resurserna – vi borde ha insett att de var alltför knappa – i fråga om rullande materiel och annat icke var till fyllest. Men inte desto mindre är denna utveckling glädjande, både för SJ:s del och för resenärernas del.

Investeringarna har ökat reallt med i genomsnitt 5 % per år under den här tiden. Man skall då komma ihåg att SJ:s årliga investeringsanslag nu är uppe i närmare två miljarder. Det är således betydande belopp netto som tillförs årligen.

SJ har beställt 200 personvagnar. Ett sextiotial har redan levererats, och fyra nya kommer varje månad. Då kritiserar regeringen för otillräcklighet. Men detta måste ställas i ljuset av att det under de första fem åren på

1970-talet icke beställdes en enda vagn av SJ, därför att SJ av den dåvarande regimen icke fick anslag som möjliggjorde detta. Det måste vara litet balans i debatten, om den skall tjäna som information och vägledning för dem det ytterst gäller, nämligen resenärerna. De har rätt att få en objektiv beskrivning av den verklighet som de lever mitt i.

Nya trafikformer har utvecklats. Länshuvudmannareformen har införts, med väsentligt bättre möjligheter för lokala och regionala resenärer att utnyttja tågen. SJ har börjat göra nyanställningar och har på det sättet gett nytt mod och hopp inom verket, där också en ny framtidstro klart har kommit i dagen. En strukturplan har lagts fast, med en tidsplan för modernisering. En effektivare verksamhetsordning har införts, med decentralisering av beslut och ansvar, ökad marknadsinriktning och klarare resultatansvar, som jag antydde i mitt svar.

Detta är några av de initiativ som regeringarna har tagit under de här åren.

I kritiken mot regeringen sägs också att det inte räcker med sammanträden utan att man måste handla. Ja, just det. Det är alldeles riktigt. Och det är därför som jag har tagit de här initiativen och kallat samman alla berörda. Det är inte så enkelt att detta är en riksdagsangelägenhet. Landstinget har också ett ansvar när det gäller pendeltrafiken här i Stockholm, och därför kan vi inte utan vidare hantera frågan utan att vara i samklang med landstinget. Där försiggår också en intern diskussion, som det förvisso icke alltid är så lätt att följa turerna i och där både den ene och den andre kanske skulle fundera litet över rätlinjigheten.

Vi hade sammankomster med SJ, SL, landstinget och ASEA i början av året, och då fick jag ett besked som jag kan lämna som svar på den fråga Ylva Annerstedt ställde avslutningsvis, nämligen vad jag har för garantier. Det är naturligtvis alltid svårt att ställa garantier och säga att de till 100 % skall infrias. Ingen människa i världen – inte ens de som har ställt frågorna – kan garantera att det inte blir exceptionella förhållanden. Men som svar på konkreta frågor av mig och ställda mot väggen har de som är inblandade givit mig besked om att problemen skall kunna lösas med de insatser som vi nu är beredda att göra, dvs. bl. a. ombyggnaden av de olycksaliga vagnarna från 1967 – det har alltså dröjt 15 år innan man kommit till skott och beslutat att bygga om dem, fastän man visste att de inte tålde en svensk vinter. Detta besked är ett av skälen till att jag tror att det hela skall gå i lås. Regeringen kommer också vid sammanträdet på torsdag att ställa de första pengarna till förfogande för att planerna skall kunna sättas i verket och för att man skall kunna komma i gång med ombyggnaden av de här vagnarna per omgående. Och det handlar då inte om någon vanlig liten reparation, mina vänner, utan det handlar om hundratusentals kronor per vagn. Det är således fråga om stora pengar. Detta arbete kommer att sättas i gång så snart det över huvud taget är möjligt. ASEA har dessutom i ett brev till mig klart utsagt att man verkligen tänker lägga manken till för att detta skall bli åtgärdat.

Därutöver kommer en del andra åtgärder att vidtas för att underlätta ytterligare vinterkörning med de här pendeltågen. Exempelvis avisningsshal-

Om pendeltågstrafiken i Stockholmsområdet, m. m.

Måndagen den
1 februari 1982

*Om pendeltågstra-
fiken i Stock-
holmsområdet,
m. m.*

len i Älvsjö, som borde ha byggts för länge sedan, kommer genom beslut som är fattat av den nuvarande regimen att tas i bruk nästa år. Det är en affär på i runt tal 120 milj. kr. Detta tillsammans med de ytterligare åtgärder och ekonomiska satsningar som vi nu kommer att göra medverkar självfallet till att en lösning av dessa problem är i sikte. Jag har anledning att hysa förhoppningar om detta.

Jag ber, fru talman, att få återkomma till de återstående frågorna.

Anf. 37 BERTIL ZACHRISSON (s) replik:

Fru talman! Jag vill bara helt kortfattat bemöta det som jag tycker nesliga försöket att skylla ifrån sig genom att hänvisa till 1960-talet.

Jag upprepar det jag sade tidigare: Ni har suttit i regeringen i sex år. Dessa vagnar sköttes i stort sett perfekt tidigare. Självfallet har det varit vinterstörningar av en viss omfattning. Sådana har alltid förekommit, det erkänner jag. Men det totala kaos som nu råder fanns inte före 1975 av den enkla anledningen att vagnarna då i stort sett sköttes hyggligt efter de regler som gällde. Det är när rovdriften av dem börjar, när ni försöker att ta ut mer av denna materiel än den tål, som sådant som vi nu är utsatta för uppstår. Ju mer detta fortgår år efter år, desto värre blir det självfallet.

Det finns i och för sig anledning att diskutera 1960-talets trafikpolitik. Jag tycker att det finns kritik att rikta också emot den, men det är inte detta saken gäller. Då skötte man det hela ekonomiskt och tekniskt riktigt utifrån de förutsättningar som gällde. Det är när man försöker att pressa in mer trafik i den materiel som inte var avsedd för en sådan belastning som eländet inträffar, och det är ansvaret för det som ni måste ta. Ni har inbillat folk att det går att använda denna materiel på samma sätt som man gjorde tidigare och ändå få ut mer trafik av den, men det gör det inte.

Det finns anledning att ställa diverse andra frågor i det här sammanhanget. I litet allmänna ordalag talas här om vad som skall ske. Men det här är inget som man bara skall prata om. Claes Elmstedt, för det handlar om att sätta in pengar. Det handlar om investeringsmedel. Vi vet att SJ har begärt 485 miljoner. Inte ett ord har vi hört i kammaren i dag om hur mycket SJ kommer att få. 110 miljoner har Claes Elmstedt utlovat att man utanför det här huset skall tillskjuta. Men det räcker ju ingenstans. Det räcker inte ens till för att reparera de gamla vagnarna. Claes Elmstedt, SJ har lagt fram ett ödmjukt förslag om att få 100 miljoner för att komma till rätta med dessa vagnar. ASEA säger att det antagligen kostar mångdubbelt mer. Men ni är alltså inte beredda att ge mer pengar än vad som går åt för att möjligen nödortfigt reparera de här vagnarna. De har självfallet konstruktionsfel – det erkänns gärna – för de går ju i trafik sedan 20 år tillbaka. Men det är den nuvarande rovdriften som är det intressanta. Får ASEA möjlighet att bygga de nya vagnarna? ASEA har i ett brev till Claes Elmstedt sagt att man vill ha denna order senast den 15 februari. Får ASEA inte den ordern före den 15 februari, kan man inte bygga de nya vagnarna för att leverera dem 1983. Får vi något besked om den saken? Det går väl att prata i största allmänhet om att man sammanträder och att allting nu skall bli bra. Men kommer de investerings-

medel som behövs för att man skall komma till rätta med de problem som vi har i dag? Det är det jag vill ha svar på.

Nr 68

Måndagen den
1 februari 1982

Anf. 38 SVEN HENRICSSON (vpk) replik:

Fru talman! Transportrådet har för inte så länge sedan presenterat en undersökning om trafikstrukturen i Stockholmsregionen. Den undersökningen bekräftar att den nya typen av boende – människor har i allt större omfattning flyttat till samhällen utanför centra – har bidragit till en ökning av lokaltrafiken. Det finns alltså objektiva orsaker till den ökade lokaltrafiken, och de sammanhänger bl. a. med den nya boendestrukturen.

Claes Elmstedt tog här upp 1960-talet och började tala om det politiska ansvaret. Den saken var Bertil Zachrisson också inne på. Vpk har emellertid krävt anslag i överensstämmelse med SJ:s framställning och långsiktiga program. Då det gäller vinterberedskapen och den särskilda anslagsframställningen från SJ i november 1979, tog vi i en motion upp denna framställning sedan den blivit avslagen. Motionen blev emellertid också avslagen i riksdagen mot vpk:s röster.

Jag vill sammanfattningsvis i detta avseende säga att i den mån de kraftiga störningarna i vinterns tågtrafik sammanhänger med otillräckliga anslag för att anskaffa erforderlig materiel så vill vpk med hänsyn till vad jag nyss sagt inte dela ansvaret härför med de övriga partierna.

Det är emellertid bra att SJ nu, såsom kommunikationsministern här förutskickade, skall få sitt extra investeringsanslag. Det vore naturligtvis önskvärt om kommunikationsministern bättre kunde precisera hur mycket det är fråga om. SJ har ju i omgångar begärt 390 miljoner, och ASEA har, såsom här framhållits, sagt att det kostar stora pengar att bygga om.

När man nu skall bygga nya vagnar vill jag till slut säga att Statsanställdas förbund påpekat att man bör flytta upp viktiga driftfunktioner från att som nu ligga under vagnskroppen till att komma in i vagnskonstruktionen för att skyddas från yttre åverkan av snö, is och sådant.

Anf. 39 INGA LANTZ (vpk) replik:

Fru talman! Man kan väl slå fast några punkter när det gäller pendeltågstrafiken i Storstockholm.

För det första gäller det att få tågen att gå i snö och kyla. Vi har faktiskt inga garantier för att så kommer att ske, trots de vinklingar som kommunikationsministern gör i sitt svar.

För det andra är det viktigt att tågen går i tid även under andra årstider. Det finns inga planer som för framtiden kan ge garantier härför.

För det tredje gäller det bekvämligheten och komforten i kollektivtrafiken, så att denna verkligen blir ett bra alternativ för att minska bilåkandet: det är bättre vänthallar, det är tillräckligt med utgångar, det är information till dem som reser om varför tågen kommer för sent eller inte kommer alls, det är fler sittplatser och det är inte minst ökad turtäthet.

För det fjärde – och det skulle vara en fråga till Claes Elmstedt: Vilka åtgärder skall man vidta ifrån regeringens sida, inte bara kortsiktiga åtgärder

Om pendeltågstrafiken i Stockholmsområdet, m. m.

Måndagen den
1 februari 1982

Om pendeltågstrafiken i Stockholmsområdet, m. m.

för att få tågen att gå i snö och kyla och för att komma till rätta med förseningarna, utan åtgärder för att möta den mycket stora tillströmning som kommer att ske utefter linjerna där pendeltågen går i dag. Man räknar ju med en 25-procentig ökning till slutet av 1980-talet. Då vill jag veta: Vad har man för planer eller helst konkreta handlingsåtgärder för att möta den tillströmningen?

Jag kan sedan med ledsnad konstatera att Claes Elmstedt inte med ett ord berörde den diskussion jag gärna skulle vilja ha med honom beträffande de spårkapaciteter som behövs för att komma till rätta med förseningarna och för att möta det ökade behovet av pendeltåg. Jag vill veta hur han ser på frågorna om dubbelspår, separata spår och skiljandet mellan fjärrtrafik och lokaltrafik. Vi som bor utefter de här sträckningarna är mycket intresserade av vad som kommer att hända i framtiden.

Anf. 40 YLVA ANNERSTEDT (fp) replik:

Fru talman! Verkligheten och diskussionen här visar att SJ inte har hållit sin del av överenskommelsen med SL. Om man kör pendeltågen med fyra eller sex vagnar i stället för åtta, är det uppenbart att man inte ställer till förfogande den kapacitet som man har avtalat om. Och då borde det vara självklart att man genast har bussar att sätta in, att man genast upplåter fjärrtågen och att man dessutom har ett informationssystem som fungerar så att resenärerna åtminstone får veta vad som händer.

Jag åker varje dag med Södertäljependeln. Ständigt händer det att man, när man kommer ner till stationen, finner att väntsalen är så full att människor står på varandra och det enda besked man får är att inget tåg ännu har gått från Stockholm och att man inte heller vet om eller när det över huvud taget skall gå något.

Det kan visserligen sägas att vi är lyckligt lottade som har ett väntrum att gå in i när det är 20 grader kallt. Men på det här sättet får det bara inte gå till. Den ena vintern efter den andra går, och SJ hoppas varje gång att mildvädret skall komma som en deus ex machina och skyla över att man inte gjort något konstruktivt det här året heller.

Jag har här två citat som är ganska belysande för SJ:s agerande. Det ena lyder så här:

”Stora besvärligheter har drabbat SJ:s trafikanter. Dessa tillfälligt rådande svåra trafiksituationer får emellertid, även om de varit långvariga, inte tas som intäkt för uppfattningen att SJ inte skulle ha möjlighet att tillgodose kundernas berättigade krav på precision och säkerhet i transportservicen under mera normalt återkommande vinterförhållanden eller – efter vissa genomförbara åtgärder – på ett avsevärt mycket bättre sätt än under denna vinter, om liknande vinterförhållanden skulle återkomma.

Stockholmsområdet kommer att ha risker för trafiksvårigheter under de närmaste fem åren. Detta beror på den ansträngda kapaciteten och förestående omfattande arbeten för att öka denna kapacitet.

SJ har förvisso under denna svåra vinterperiod dåligt motsvarat de förväntningar, som vi alla ställt på företaget. Men vi vid SJ skall göra allt för

att återvinna förtroendet.”

Det andra citatet lyder så här:

”Vintervädret i december 1981 och januari 1982 med stark kyla och stora snömängder har medfört betydande svårigheter för tågtrafiken. Stora förseningar har uppstått. På bangårdar har växlar inte fungerat på ett godtagbart sätt. Åtskilliga personvagnar har måst tas ur trafik på grund av skador på bl. a. hjul, bromsar och vattenledningar. --- En del av problemen har varit av den art, som ofrånkomligen uppträder i extremt vinterväder. Andra hade kunnat undvikas eller åtminstone mildras ---. Vi kommer internt att kartlägga och, så långt möjligt, avhjälpa brister ---.”

Det första citatet är från 1966 och det andra från 1982.

Anf. 41 Kommunikationsministern CLAES ELMSTEDT:

Fru talman! När det gäller det sista Ylva Annerstedt var inne på återstår det för dem som finns här i kammaren om några år att se vem som gjorde det rätta uttalandet.

Kommer tågen att gå i snö och kyla? Inga garantier har lämnats, säger Inga Lantz. I de vinklingar som kommunikationsministern gör, fortsätter hon, men jag gör inga vinklingar. Jag har försökt att beskriva läget som det är och försökt att förklara hur vi arbetar för att komma ur det.

Dubbelspåren kan man diskutera. Men jag har uppfattat att kritiken främst har gällt att vagnarna varit av den konstruktionen att de inte har fungerat utan stått stilla. Jag är inte övertygad om att flera spår hjälper om vagnarna som skall gå på spåren står stilla. Vi får ta en sak i taget, naturligtvis. Det hindrar inte att det problem som Inga Lantz tar upp om fler spår i det långa perspektivet är en mycket viktig fråga. Projekteringen är färdig av det uppdrag som lämnades redan 1974.

Det återstår en del frågor som har med den kommunala planverksamheten att göra. I det sammanhanget måste man naturligtvis också ta hänsyn till andra delar av landet när det gäller prioriteringen av insatserna på samma område, nämligen dubbelspåren. Västkustbanan, som Bertil Zachrisson nämnde, är en viktig bit som skall klaras. Där är dubbelspårsarbetet redan i gång mellan Halmstad och Getinge, för att ta ett exempel. Det finns också andra områden i landet som kräver uppmärksamhet på den punkten.

Beträffande den nuvarande kapaciteten skall man komma ihåg att i början av 1970-talet – om vi nu går tillbaka till pendeltrafiken – då det var omkring 100 000 passagerare märktes det inte om ett antal vagnar var ur drift. Det är först efter att volymen av resenärer i det närmaste har fördubblats som detta problem har uppstått, och det är under senare år som detta har skett. När det riktas kritik mot att inte tillräckligt med vagnar har köpts in, bör man väl tänka på att det är viktigt att de nya vagnarna, X 10, är av betydligt bättre kvalitet. Därför har SJ sagt att om de inte håller de mått och krav man rimligen kan ställa kommer specifikationen att få göras om. Det skall vara kvalitet, det skall vara vagnar som klarar en sådan pårs som vi varit utsatta för nu. Mycket talar också för att man har lyckats med detta. I X 10:s

Nr 68

Måndagen den
1 februari 1982

*Om pendeltågstra-
fiken i Stock-
holmsområdet,
m. m.*

*Om pendeltågstra-
fiken i Stock-
holmsområdet,
m. m.*

konstruktion ingår att luftintaget placeras på ett sådant sätt att risken att få in snö och fuktighet i motorerna, som varit en av huvudorsakerna till driftsstopp, bör kunna undvikas.

Eftersom kraftiga angrepp riktats mot regeringen måste jag naturligtvis förklara och försvara handlandet för att få en så rättvis bild som möjligt. Ta ansvar, säger herr Zachrisson. Ja, det är det vi har gjort. Det är det jag har försökt beskriva gången av.

SJ har begärt 485 milj. kr. Det gjorde de för åtta-tio dagar sedan. På torsdag kommer regeringen att fatta ett beslut som ger SJ över 100 miljoner av de 485. Dessutom finns möjligheter till omprioriteringar. Jag utgår från att sista ordet inte är sagt när det gäller att klara detta problem.

Det har också riktats kritik mot att vi skulle eftersätta säkerhetsinvesteringar m. m. Jag vill bestämt påstå motsatsen och hänvisa till att åtskilligt görs på säkerhetssidan. Införandet av ATC-systemet, ett av de mer avancerade, är ett exempel i det avseendet.

Bertil Zachrisson sade vidare att SJ har misskött godstrafiken. Lågkonjunkturen har drabbat främst basindustrierna, där malmtransporterna kommer in i bilden och där SJ är en stor intressent. Det är riktigt att det där har skett en nedgång. Å andra sidan har godstrafiken ökat när det gäller containertrafiken och kontinentaltrafiken. Det finns alltså också en del positiva saker att säga om detta.

Beträffande det som Inga Lantz tog upp i sitt första anförande här om bl. a. väntehallar vill jag säga att det är en fråga i första hand för landstinget. När det gäller Skogås så är, om jag är rätt underrättad, en ny väntehall under uppförande där. Den kommer att kunna tas i bruk inom en inte alltför avlägsen framtid.

Låt mig, fru talman, avsluta det här inlägget med att konstatera att de flesta talarna här, med all rätt, har berättat om upplevelser i samband med framför allt pendeltrafikens bekymmer och problem. Man har refererat till händelser flera år tillbaka i tiden. Mer eller mindre intensivt har man upplevt problemen. Vi försöker efter kortaste möjliga varsel presentera en väg ut ur problemen både på kort och på lång sikt, men jag måste säga att de krav som ställs här inte är små. Vi hukar emellertid inte för dem utan skall naturligtvis med kraft driva dessa frågor på ett sådant sätt att folk slipper uppleva de här problemen såsom man fått göra framför allt i Storstockholmsområdet men också på en del andra håll i landet, där tågförseeningar varit förhärskande under denna stränga och besvärliga vinter. Därför kommer SJ att få pengar för att bemästra en del av problemen – de problem som har med snöröjning, upptining och annat sådant att göra – i akt och mening att få trafiken att flyta bättre.

Anf. 42 INGA LANTZ (vpk) replik:

Fru talman! De krav som ställs är inte små, säger Claes Elmstedt. Nej, det kanske de inte är, men de har ställts under många år och dess värre nonchalerats från ansvarigt politiskt håll.

Claes Elmstedt säger till mig att det inte hjälper med flera spår, om tågen

ändå står stilla. Nej, det är klart att det inte gör, men vad jag tyckte var intressant att få reda på var hur regeringen ser på den 25-procentiga ökningen av kollektivtrafiken i slutet av 1980-talet. Då måste man ta med i diskussionen frågan om nya spår – separata spår eller dubbelspår.

Sedan noterade jag med glädje att kommunikationsministern i alla fall gav ett halvt löfte när det gäller dubbelspåret Älvsjö–Järna, som riksdagen fattade beslut om redan 1979. Bygget har projekterats men ännu inte satts i gång. I budgetpropositionen i år finns ingenting som andas om att det här arbetet skulle komma i gång. Jag tyckte emellertid att Claes Elmstedt gav åtminstone ett halvt löfte härom, och jag kan tala om att det är många människor som i så fall skulle vara honom tacksamma.

Ett dubbelspår mellan Älvsjö och Järna skulle möjliggöra en station i Flemingsberg, som ligger i Huddinge kommun, och utefter denna pendeltågslinje. När man byggde Flemingsberg, östra och västra delen, förutsatte man att Flemingsberg skulle få en egen station. Så har inte blivit fallet, och det här området är nu många år gammalt. Våldigt många människor bor där. Man räknar med att 8 000 människor bor i Flemingsberg och att till och från Huddinge sjukhus, som lär vara Europas största, 7 500 människor rör sig varje dag. Det finns alltså ett mycket stort behov av en pendeltågsstation i Flemingsberg. Det var en grundförutsättning, när man projekterade detta stora och i många avscenden misslyckade bostadsområde, att det åtminstone skulle få en station. Jag vet inte hur mycket jag kan teckna in, men jag noterade av kommunikationsministerns anförande att det fanns en öppning för ett dubbelspår på sträckan Älvsjö–Järna. I och med det tecknar jag också helt hastigt in en station i Flemingsberg. Kommunikationsministern får väl återkomma, om jag har missuppfattat honom, vilket jag hoppas att jag inte har gjort.

Anf. 43 BERTIL ZACHRISSON (s) replik:

Fru talman! Claes Elmstedt är på väg att göra precis samma misstag som den borgerliga regeringen gjorde 1979. Då begärde SJ en ganska rejäl summa pengar för att klara vintersvårigheterna i Stockholm. Man fick bara 20 % av vad man hade begärt. Hade man då satt i gång med att angripa problemen, hade i varje fall en del av dem vi nu har varit ur världen. Nu har SJ begärt 485 milj. kr. men skall få något hundratal miljoner, säger Claes Elmstedt. Vad skall dessa pengar räcka till – reparationerna av vagnar, bangården i Stockholm, verkstaden i Hagalund, värmätälten? Claes Elmstedt står ju här och utlovar allt detta. Praktiskt taget allt på SJ:s lista är utlovat. För 5 öre skall pappa tydligen göra det mesta.

Naturligtvis går det inte att klara allt det här med den summa ni nu bara viftar med. Ni har ju inte ens bestämt er ännu. Ge SJ de pengar som nu behövs! Upprepa inte 1979 års misstag, utan se till att det nu blir en ordentlig förändring av förhållandena!

Men kvar står frågan om fjärrtågen. Dessa finns ju inte alls med här. Arbetena när det gäller de nya vagnar och de nya lok som behövs samt när det gäller den spårutbyggnad som något har diskuterats behöver komma i gång.

*Om pendeltågstra-
fiken i Stock-
holmsområdet,
m. m.*

*Om pendeltågstra-
fiken i Stock-
holmsområdet,
m. m.*

Det tar ju flera år innan sådant avsätter resultat. Det är riktigt, som Claes Elmstedt säger, att det är efter oljekrisen som trafikströmmen har ökat så oerhört och som delvis har försatt oss i det nya läget. Vi har också i riksdagen beslutat om en ny järnvägspolitik. Men lev då upp till de investeringskrav som det innebär! De investeringsramar ni har är bättre och mera omfattande än de var i början av 1970-talet – det vill jag gärna framhålla – men de är ändå otillräckliga. De är inte bara otillräckliga i den här – låt mig säga så – litet oppositionella meningen. De stämmer inte heller överens med den politik som ni säger att ni vill föra och som riksdagen har beslutat om. De räcker helt enkelt inte till.

Därför är min begäran, utöver det kortsiktiga kravet, att SJ får de pengar som nu äskats – antagligen räcker inte ens de: Gör inte om 1979 års misstag! Ange en ordentlig plan för hur vi skall lösa denna fråga med investeringsmedel, och hänvisa inte bara allmänt till en strukturplan – även om det är ganska populärt att hänvisa till hur man gör i öststaterna. Vad det handlar om är pengar och en rejäl förnyelse. Utnyttja svensk industrikapacitet så långt det är möjligt!

Jag upprepar min fråga: Får ASEA före den 15 februari besked om att man kan börja bygga de nya vagnarna? Om inte, kan dessa inte levereras till 1983.

Anf. 44 SVEN HENRICSSON (vpk) replik:

Fru talman! Investeringarna har, med rätta, dominerat den här debatten. Det bekräftar väl investeringarnas nyckelroll när det gäller möjligheterna att komma till rätta med både kostnadsproblem och andra problem vid statens järnvägar. De lokala problemen har också diskuterats – jag tänker då på regionaltrafiken i Stockholm. Man kan tycka att de inte hör ihop med landet i övrigt. Men en tjänsteman i Luleå sade: När vi fick problemen med vintertrafiken, så var det till stor del en fråga om att de så att säga vidarebefordrades från Stockholmsregionen och upp mot Norrland. Det blev förseningar här och trassel där, och det slog också mot Norrland. Men där har man ju större vana och kanske större resurser när det gäller att klara problemen.

Jag måste ta upp en sak till – jag avser då personalen. Den har blivit lidande på det här. Det har vi glömt att säga. Det är personalen som har fått slita ont. Man har fått jobba nätter och dagar för att på något vis transportera människorna till och från sina resmål samt för att klara godset. Dessa stora insatser måste vi nämna här i debatten. Det har förekommit oegennyttiga insatser, och det finns många exempel på personer som har offrat sig i sitt arbete – i verkstäder, på bangårdar, i magasin och på expeditioner – så att de faktiskt har blivit sjuka.

Jag menar att vi behöver nämna detta, i synnerhet i en tid då man ofta vill göra gällande att vi har en sjunkande arbetsmoral här i landet. Järnvägsmännens – och då inkluderar jag naturligtvis kvinnorna – insatser har minsann varit exempel på att vi har en hög arbetsmoral här i landet!

Anf. 45 Kommunikationsministern CLAES ELMSTEDT:

Fru talman! Först vill jag säga att det besked om vagnarna som herr Zachrisson nämnde att ASEA måste få före den 15 februari ligger utanför de 485 miljonerna. Det måste man ha klart för sig, så att man vet vad man talar om.

Bertil Zachrisson nämner nya vagnar för fjärtrafiken. Ja visst! Jag har sagt vid flera tillfällen att det på SJ:s ordinarie investeringsanslag i dag levereras fyra vagnar i månaden. Det är ganska mycket – det är mera än vad det någonsin tidigare har varit.

Herr Zachrisson ger mig rådet att inte göra samma misstag som gjordes 1979. Ja, det är möjligt att det gjordes misstag 1979 i fråga om att tillhandahålla pengar. Men det är så pass många misstag gjorda i järnvägspolitiken genom åren att det är svårt att veta vilka man skall titta på.

Men det är väl alldeles uppenbart att om SJ för några dagar sedan begärde att få 485 milj. kr. enligt en förteckning som man har gjort, och man med en dryg veckas varsel får 100 milj. kr., så är det snabbt handlagt. Detta behöver inte innebära att det därmed har satts punkt.

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

Anf. 46 ROLF SELLGREN (fp):

Fru talman! Mycket har redan sagts i denna debatt om alla de besvärligheter allmänheten och trafikföretagen återigen drabbats av hitintills under denna vinter. Men jag vill ändå föra fram en del synpunkter, kanske framför allt för att söka balansera herr Zachrissons något yrvakna synpunkter på problemen.

Jag vill i första hand slå fast att kollektivtrafiken är ett av de viktigaste och mest utvecklingsbara områdena i dagens och morgondagens samhälle. I början av 1970-talet talades det mycket om kollektivtrafikens betydelse i samhällsplaneringen och transportförsörjningen, både den lokala och den långväga. Men det var oljekrisen som blev den avgörande väckarklockan. Sedan har det gått lättare att med utgångspunkt i energi- och miljöhänsyn lyfta fram kollektivtrafiken som en av de viktigaste trafikpolitiska frågorna.

Genom 1979 års trafikpolitiska beslut blev det bl. a. möjligt för SJ att med sitt nya lågpriskort sänka priserna radikalt, och man fick därmed en ökad beläggning. En samordning av de länsvisa busstransporterna påbörjades. Genom den s. k. linjetariffen har möjligheter skapats att i större utsträckning föra över godstransporter från landsväg till järnväg på de långa avstånden. I anslutning till SJ:s strukturplan har riksdagen beslutat om en med 5 % per år i reala termer ökad investeringsram under de närmaste fem åren. Det är en kraftig markering från regeringens sida av järnvägens betydelse i en tid då det statsfinansiella läget inte medger ökade budgetramar.

Jag tycker att det är angeläget att ha denna bakgrund när man diskuterar

Måndagen den
1 februari 1982

Om pendeltågstrafiken i Stockholmsområdet, m. m.

de svårigheter som SJ har haft den här vintern för att klara persontrafiken i Stockholmsområdet och fjärrtrafiken. Inte minst herr Zachrisson måste, om han vill föra en ärlig och saklig debatt, göra klart för sig att allt detta har skett under de senaste åren och den utvecklingen står i bjärt kontrast till vad som utträttades – eller egentligen försumrades – medan hans parti och han själv satt i regeringsställning. Sanningen är den att det var trycket från oppositionspartierna som drev fram den trafikpolitiska utredningen. Det var inget socialdemokratiskt initiativ, som Bertil Zachrisson ville göra gällande i ett anförande tidigare i debatten. Därmed har Bertil Zachrisson också fel tidsperspektiv på problemen. Sven Henricsson, Ylva Annerstedt och Inga Lantz har faktiskt gjort en mer korrekt historieskrivning. Innan vi synar svagheter och brister i trafiken den här vintern bör vi också vara ense om att det är såväl tågresenärer och pendlare som SJ- och SL-personal som har drabbats av svårigheterna.

Fru talman! Jag vill nu på en gång säga att den här vinterns svårigheter i tågtrafiken har varit helt oacceptabla. De är ett bakslag för kollektivtrafiken. Vi måste därför snabbt komma till rätta med bristerna för att förhindra att de upprepas, om svåra vinterförhållanden sätter in igen, vilket vi alltid måste räkna med. I ett land som Sverige skall inte situationer som de här behöva uppkomma.

Det vimlar i luften av recept på lösningar: "Sätt in en professionell företagsledning inom SJ!", "Avsätt SJ-chefen!", "Ge SJ ytterligare 500 milj. kr. för snabbare förnyelse av tågmateriel!" osv.

Jag tror inte att det är panikbeslut à la Zachrisson som utgör lösningen. Vi har haft nog av otillräckligt genomtänkta inköp av vagnmateriel. Att X 1-orna i pendeltrafiken inom Storstockholm köptes i den försiktiga ekonomins tecken är en av orsakerna till att de nu inte klarar vissa vinterförhållanden. Ända in mot mitten av 1970-talet rådde inom SJ ointresse för att förnya de snart utslitna rälsbussarna. Först sedan riksdagen sagt ifrån blev det fart på upphandlingen. Men då var inte den svenska industrin förberedd med någon projektering av rälsbussar, utan de måste skaffas från utlandet. De 100 nya rälsbussar som beställdes 1977 och som nu har satts in i persontrafiken är ett nödvändigt tillskott. Men de är ändå en olycka, eftersom de är så illa anpassade till svenska förhållanden.

Vid samma tidpunkt, 1977, beställdes även 150 nya personvagnar som till viss del även tillfredsställer handikappades behov. Beställningen har sedan utökats. Kan Bertil Zachrisson visa en motsvarande uppräknings av investeringar under första hälften av 1970-talet som den borgerliga regeringen gjorde omedelbart efter sitt tillträde 1976? Bertil Zachrisson borde ha något mer på fötterna när han så beskäftigt angriper de borgerliga regeringarna!

Fru talman! Det mest angelägna nu är att förbättra befintlig tågmateriel liksom annan teknisk utrustning som inte klarar svåra klimatförhållanden. Regeringen har nyligen beslutat tidigarelägga vissa sådana arbeten. Däremot är jag mycket kritisk till en panikupphandling som ligger över svensk industris kapacitet på området. Som kommunikationsministern nämnde

kommer snart 34 vagnar av typ X 10 att levereras för att sättas in i pendeltrafiken i Stockholms- och Malmöområdena. Leveranstakten har höjts, och nya sovvagnar kommer snart i tillverkning och leverans. Att ovanpå detta lägga ytterligare beställningar skulle skapa problem för leverantörerna. En forcerad upphandling skapar ryckighet och problem i den långsiktiga planeringen, som i sin förlängning kan resultera i sysselsättnings-svårigheter. Vi politiker bör överlåta åt trafikföretagen och deras leverantörer att bestämma leveranstakten. Det är deras område, inte vårt.

Det är också på sin plats att SJ höjer beredskapen i fråga om information och service till tågresenärerna på fjärrlinjerna, när stillestånd uppkommer på en linje. Mina egna erfarenheter från tågstopp den här vintern tyder på att informationen mellan tåg- och stationspersonalen och till resenärerna behöver förbättras avsevärt. Ett utbildnings- och informationsprogram för berörd personal borde tas fram. Det tyder också på dålig planering och beredskap att ett tåg på grund av t. ex. rälsbrott skall stå i flera timmar ute på spåret utan tillgång till mat och dryck för resenärerna. En enkel åtgärd vore att man har ett s. k. beredskapslager av torrskaffning och dryck i varje tåg där restaurangvagn saknas. Ett sådant beredskapslager behöver sättas in endast vid tågtoppar och då risk för förseningar är särskilt uppenbar.

De problem som uppstått denna vinter – förseningar m. m. – måste mana oss till eftertanke. Men vi skall, som jag har sagt tidigare, inte rusa i väg med panikbeslut. Dagens situation är i mycket en konsekvens av illa skött upphandling under 1970-talets början och tidigare. Vad vi nu behöver göra är att återigen inskräpa att planeringsberedskapen måste vara god.

1979 års trafikpolitiska beslut innebär ett stort steg framåt för kollektivtrafiken. Förbättrade kollektivmöjligheter har också glädjande nog resulterat i en kraftigt höjd efterfrågan. Allt fler åker tåg. Men detta ställer naturligtvis hårda krav på materiel och planering för att motsvara de förväntningar på en tillfredsställande service som den stora efterfrågeökningen medfört. Detta är en utmaning väl värd att ta på allvar och samla resurser för att klara av. Just därför är det glädjande att notera det snabba beslut som regeringen fattat, att omedelbart ge 110 milj. kr. till SJ, varav 75 milj. kr. eller i varje fall större delen går direkt till pendeltågen.

Avslutningsvis får man väl säga att där herr Zachrisson pratar, handlar regeringen.

Anf. 47 BERTIL ZACHRISSON (s):

Fru talman! Som bekant är det oppositionspartiernas öde eller uppgift – herr Sellgren lär inte vara alldeles obekant med det – att bara tala, medan det är regeringen som är i den positionen att den har möjligheter att göra någonting. En gång i tiden var herr Sellgren t. o. m. anställd vid kommunikationsdepartementet. Det var precis under den tiden som man begick de misstag som jag nu uppmanar Claes Elmstedt att inte upprepa, nämligen att inte förse SJ med de investeringsmedel som SJ verkligen skulle behöva. Rolf Sellgren borde ägna en stunds eftertanke åt detta.

Det som är hemligheten, herr Sellgren, är att er investeringsverksamhet

*Om pendeltågstra-
fiken i Stock-
holmsområdet,
m. m.*

varken nu står eller under herr Sellgrens tid i departementet stod i proportion till den järnvägspolitik som ni lovar allmänheten. Vi investerade mindre – jag erkänner gärna det. Men då var det ett ordentligt samband mellan investeringar och de löften som utställdes. Riktlinjerna för trafikpolitiken angavs i en situation när vi väntade oss fortsatt utveckling av biltrafiken och av mycket annat. Efter oljekrisen och efter en kollektivtrafikexplosion, som har inträffat sedan 1976, har det ställts nya krav, och det är den situationen som vi nu diskuterar.

Efter fem och ett halvt års borgerligt regerande konstaterar jag att de investeringsmedel som i dag ställs till förfogande för att svara mot de trafikkrav som vi har inte är tillräckliga. Vi klarar inte av det framöver heller. Ni lovar mer än vad ni kommer att kunna hålla, om ni fortsätter på det sättet.

Men tillbaka till Claes Elmstedts diskussion igen! Kortsiktigt är det alltså så, att SJ har begärt medel för att klara de allra värsta problemen, och för det krävs 485 milj. kr. Bl. a. skall man reparera dessa gamla vagnar. Det kostar mellan 100 och 300 milj. kr. Exakt hur mycket det kostar är det ingen människa som riktigt vet, men SJ har stannat för det lägsta budet. Nu skall SJ få 100 milj. kr. Men det är alldeles uppenbart att det finns en väldig oro inför vad som skall hända om det inte blir mer. Dessa pengar skall ju också räcka till att bygga en verkstad i Hagalund för 80 milj. kr. – och vad det nu än är.

Nu säger Claes Elmstedt – och det är i och för sig bra – att det kan väl bli mer pengar så småningom. Men det allvarliga är att om inte ASEA, SJ och SL från början vet – när de nu skall dra i gång den här reparationsverksamheten – att det kommer att finnas tillräckliga medel till förfogande, så blir det en sådan halvdan lösning igen som vi har haft så många gånger förr. Man måste få en rejäl ram från början – och inte bara den här futtigt tillmätta delen, för då upprepas 1979 års misstag. Det är därför jag begär att ni skall se till att det nu från början kommer en order från regeringen som skapar förutsättningar för att göra en grundlig förändring av de här gamla vagnarna. Den förändringen behövs nu, för de är kraftigt nedslitna – det vittnar både SJ och ASEA om. Då räcker det alltså inte med en halvdan investering.

Den andra frågan – jag upprepar den igen – gäller att det måste komma till stånd nya vagnar. ASEA har i ett brev till regeringen av den 18 januari talat om att man måste få en sådan beställning före den 15 februari om företaget skall ha en chans att få i gång produktionen på ett sådant sätt att den kan ge resultat 1983–1985. För att säkerställa en tillräcklig transportkapacitet, sägs det i brevet, och för att få större marginal, främst vid kommande svåra vintrar, föreslår ASEA att en sådan här beställning ges. Jag menar att man måste ta oerhört allvarligt på detta brev. Min fråga är: Är ni beredda att ge ASEA klartecken i detta avseende för att verkligen se till att vi också får den resursförstärkning som behövs, så att det inte blir den här sortens halvdana lösningar med längre perronger, litet längre tåg och vad det nu är – alla konstigheter man laborerar med?

Sedan konstaterar jag att vi har kommit att uppehålla oss mycket vid

vagnarna osv. Men allt detta är egentligen kortsiktigt. Människorna förväntar sig oerhört mycket av järnvägen i framtiden, det är vi överens om. Och låt oss gärna diskutera misstag i och för sig, för dem kan vi säkert delvis hänföra till varandra, men det är väldigt ointressant med hänsyn till de nya krav som nu ställs på järnvägen. Vi skall utveckla den – vi är överens om det. Det gäller inte bara inlandsbanan utan också järnvägen i de stora närområdena där det verkligen finns behov av järnvägsbyggen. Det krävs nya typer av lok, det krävs nya transportsystem, det krävs säkerhetsarbete. Och säkerhetsarbetet i SJ är eftersatt, Claes Elmstedt! Denna framtida verksamhet, för att ge järnvägen en mycket bättre möjlighet än vad den har i dag att svara mot kraven, måste komma i gång. Det gäller spår, vagnar, lok osv. Och se till att inte de kortsiktiga problem vi har får förmörka möjligheterna att dra i gång det mera långsiktiga investerings- och planeringsarbete som är helt nödvändigt för att SJ skall få tillbaka det anseende som SJ tidigare har haft!

Anf. 48 Kommunikationsministern CLAES ELMSTEDT:

Fru talman! Det är väldigt mycket som figurerar här i debatten, och det är kanhända litet svårt för en och annan, som eventuellt lyssnar, att hålla isär allt detta.

När det gäller anslagen och eventuella faror för misstag, som Bertil Zachrisson talar om, så finns det faktiskt ingenting sagt om att dessa 485 milj. kr., av vilka vi nu är beredda att ge i runt tal 110 milj. kr. redan denna vecka, måste ut på en gång. Det är en planering som SJ har och som inte kräver att man omedelbart skall använda de pengarna. Jag återknyter till vad jag sade för en stund sedan: att vi stannat vid just det här beloppet innebär inte att det därmed satts punkt. Det här får ge sig successivt.

När det gäller just vagnarna vill jag också fästa uppmärksamheten på att det, som jag sade i mitt svar för ett par timmar sedan, är fråga om 34 vagnar som är beställda, varav 20 hamnar i Stockholm. Merparten av dem kommer att levereras under början av 1983.

Sedan är det riktigt som Bertil Zachrisson säger, att det kostar mycket pengar att rusta upp och bygga om. Det är inte fråga om att reparera de nuvarande vagnarna. De skall byggas om, så uselt är det. Det är alltså inte slitage det handlar om, utan det är felkonstruktioner. Detta kostar mycket pengar att rätta till. Det är det som måste vara en förstahandsinsats – det hoppas jag att vi är överens om – när det gäller att få trafiken att flyta, och SJ kommer att få pengar för att starta detta per omgående. Jag tycker att detta är någonting av det viktigaste i nuläget.

Anf. 49 ROLF SELLGREN (fp):

Fru talman! Till att börja med vill jag ge Bertil Zachrisson rätt i hans definition på förhållandet mellan opposition och regering. Han säger att oppositionspartiernas öde är att tala. Och det har förvisso Bertil Zachrisson gjort här i dag. Han har talat så att han har överbalanserat kraven i all sin energi som oppositionsman. Det tydde också på något av eftertanke och

Måndagen den
1 februari 1982

Om pendeltågstrafiken i Stockholmsområdet, m. m.

återgång till en bättre balans i Bertil Zachrissons inställning till de här frågorna.

Bertil Zachrisson säger att investeringspolitiken inte står i proportion till de löften som har givits, främst i samband med 1979 års trafikpolitiska beslut. Ja, det ligger någonting i det, för det beslutet ledde till en framgång för kollektivtrafiken som man inte hade kunnat räkna med. En 30-procentig ökning i genomsnitt för persontrafiken på järnväg var mera än vad man hade räknat med. Det är alldeles klart att det ställer stora krav på befintlig materiel. Det är därför vi gång på gång kommer tillbaka till att beredskapen inför en sådan radikal förändring av trafikpolitiken, att SJ återigen började bli hela svenska folkets järnväg, måste knytas samman med vad som hade gjorts tidigare. Den socialdemokratiska regeringen hade ändock haft makten ända fram till något år innan vi fattade det trafikpolitiska beslutet 1979. Vi kommer inte ifrån att det finns ett historiskt samband mellan de materiel-tillgångar vi har i dag och den trafikökning som skett samt de svårigheter man fått, särskilt när besvärliga vinterförhållanden inträder.

Jag tycker att då Bertil Zachrisson kommer in på detta börjar han bli mer balanserad i sin bedömning, även om vi kan vara oeniga om hur mycket regeringen skulle ha satt in vid skilda tillfällen. Men även den saken kan man föra in i ett historiskt sammanhang och åskådliggöra att en sådan generositet som har visats mot järnvägen under de senaste åren har inte kunnat uppvisas under de socialdemokratiska regeringarnas tid. Detta är saker som har inträffat innan Bertil Zachrisson var i riksdagen. Men under senare tid fanns han t. o. m. i regeringen, och därför kunde man ju begära en något mera balanserad bedömning från Bertil Zachrissons sida, även om han nu är i opposition.

Anf. 50 BERTIL ZACHRISSON (s):

Fru talman! Jag skall inte diskutera mera med herr Sellgren nu – vi får tillfälle att göra det i ett annat sammanhang. Låt mig bara upprepa vad jag sade förut, nämligen att det fram till 1976 fanns balans mellan de löften som gavs och de investeringar som gjordes.

Det jag anklagar er för är att ni inte lever upp till de löften ni har gett. Ni inbillar människor att det går att lösa svåra problem på ett enklare sätt än vad verkligheten nu har visat. Rolf Sellgren har en mycket stor andel i detta ansvar, t. o. m. större än vad Claes Elmstedt har.

Anf. 51 ROLF SELLGREN (fp):

Fru talman! Att tillgång och efterfrågan tidigare balanserade varandra är väl inte mycket att komma och skryta med nu. Allting gick då i åtstramningens tecken, och man sade ständigt och jämt: Våra personvagnar utnyttjas endast till en tredjedel, så att endast var tredje plats är besatt i järnvägstrafiken, så vi skall inte köpa något nytt material! Därför blev det inga nyinvesteringar. Undra på att man då kunde få balans mellan tillgång och efterfrågan.

Jag tar på mig ett stort ansvar för att vi har fått igenom lågprissatsningen,

som återigen har gjort järnvägen till hela svenska folkets järnväg. Jag tar också på mig det bekymmer som har uppkommit genom att man inte har hunnit investera i tillräckligt snabb takt. Men det är ändå ett betydligt lindrigare bekymmer än att veta sig ständigt ha gått fram med rökritan, hållit investeringarna nere och inte stimulerat till ökat järnvägsåkande.

Överläggningen var härmed avslutad.

Nr 68

Måndagen den
1 februari 1982

Om skatteprocessen

11 § Svar på interpellation 1981/82:107 om skatteprocessen

Anf. 52 Justitieministern CARL AXEL PETRI:

Fru talman! Per Stenmarck har frågat mig dels vilka slutsatser jag drar av justitieombudsmannens (JO) rapport om skatteprocessen, dels vilka åtgärder regeringen ämnar vidta för att handläggningstiderna för taxeringsmål i länsrätterna skall kunna nedbringas till en rimlig nivå.

Det är förvisso inte första gången en justitieminister får ta till orda i det här ämnet. Problemen med väntetiderna i skattemål har under hela 1970-talet varit en återkommande fråga som avsett olika instanser. Tidigare var det regeringsrätten och kammarrätterna som stod i fokus. Sedan väntetiderna i dessa domstolar nedbringats till en godtagbar nivå tog man i samband med 1979 års länsrättsreform på allvar itu med länsrätternas svårigheter. Det är också min uppfattning att den reformen var värdefull och ledde till att länsrätterna fick en vettigt dimensionerad organisation i förhållande till sin arbetsbörda. Till normalorganisationen lades en särskild förstärkningsorganisation som syftade till att på några års sikt få ned antalet oavgjorda mål till en godtagbar nivå.

Jag kan mot den bakgrunden inte hålla med Per Stenmarck om att länsrätternas målbalans för varje år blir allt sämre och att orsaken till deras svårigheter är personalbrist. Länsrätterna har höjt sin målavverkning och minskat väntetiderna. Att fastighetstaxeringsmålen, som med nuvarande lagstiftning kommer in i stor mängd vart femte eller sjätte år, skulle leda till en temporär ökning av målbalansen var förutsett liksom att länsrätterna skulle få vissa nya arbetsuppgifter på grund av den nya sociala lagstiftning som trädde i kraft vid årsskiftet. I årets budgetproposition har jag också räknat med att dessa två faktorer inte i någon större utsträckning skall rubba den tidigare tidsplanen, som tar sikte på en godtagbar målbalans under budgetåret 1984/85.

Vad jag nu har sagt innebär inte att jag är nöjd med de nuvarande förhållandena. Redan för ett och ett halvt år sedan gjorde justitiedepartementet en enkät hos de allmänna förvaltningsdomstolarna för att få uppslag till en reform av skatteprocessen. Till sommaren 1981 kom riksskatteverkets s. k. ÖBO-rapport Förenkla taxeringsprocessen. Den rapporten har remissbehandlats. I mitten av december 1981 kom JO med sitt beslut angående Den långsamma skatteprocessen.

Det är således ett både digert och värdefullt material som nu har bearbetats

i regeringskansliet, främst inom budgetdepartementet. Avsikten är att det inom kort skall tillsättas en utredning för en bred översyn av hela taxeringsförfarandet. Så mycket står nämligen klart att man inte kan inrikta sig enbart på länsrättsnivån. Också taxeringsnämndernas, de lokala skattemyndigheternas och taxeringsintendenternas verksamhet måste tas med i bilden. Det blir utan tvekan ett omfattande utredningsarbete, som självfallet inte får lägga en förlamande hand över angelägna men mindre genomgripande reformförslag. Därför kommer det att särskilt övervägas om det finns åtgärder som kan vidtas redan nu. Till det som övervägs för sådana snabbåtgärder hör den av JO och andra föreslagna utvidgningen av rättelseinstitutet.

Att det behövs en översyn av skatteprocessen är en uppfattning jag haft sedan länge och som jag har fått bekräftad av bl. a. JO:s rapport. Exakt vilka åtgärder som regeringen ämnar vidta för att nedbringa omloppstiderna i länsrätterna vill jag emellertid inte beröra mer än jag redan har gjort förrän utredningsdirektiven har diskuterats färdigt inom regeringen.

Anf. 53 PER STENMARCK (m):

Fru talman! Jag ber att få tacka justitieministern för ett enligt min mening positivt svar på min interpellation.

JO lade i december fram en rapport om, som han själv kallade det, Den långsamma skatteprocessen. Rapporten inleds med följande stycke:

”Den 29 april 1974 överklagade en skattskyldig sin inkomsttaxering år 1973 hos länskattevärdens i Stockholms län. — — — Det var fråga om inkomster som den skattskyldige hade haft under år 1972 och om skattetillegg. — — — Länskattevärdens omvandlades den 1 juli 1979 till länsrätten. Den organisationsförändringen betydde inte särskilt mycket för vår skattskyldige. Hans mål är fortfarande inte avgjort. Dom väntas dock i december 1981.”

Huruvida någon dom verkligen föll är för mig inte bekant. Men detta var det äldsta mål som JO, enligt domstolsverkets statistik, lyckades komma fram till. Detta mål hade kanske, i och för sig, inte varit särskilt mycket att orda om ifall det utgjort ett exceptionellt undantag. Men den 1 juli 1981 fanns det — fortfarande enligt rapporten — 47 876 icke avgjorda s. k. gamla mål, dvs. ärenden inkomna före tillkomsten av länsrätterna.

Bakom de här siffrorna döljer sig människor som ännu inte vet vilken skatt de skall betala för inkomster som de hade för sex sju år sedan. JO beräknar att det finns ca 1 000 människor i vårt land som ännu inte känner till sin skatt för år 1975.

Sedan ett år tillbaka har en glädjande förbättring av ”de gamla målen” skett. Den 1 oktober 1981 hade balansen av dessa minskat till 39 000. Trots detta utgör de fortfarande ett stort problem och också, som jag ser det, ett memento inför framtiden. Med den takt som hölls under 1981 för att avgöra ”gamla mål” bör samtliga av dessa vara avklarade vid nästa budgetårsskifte. Dock har flera av dessa mål blivit ytterligare komplicerade just därför att de är gamla.

Skriftväxlingen är i flera fall avslutad för ett antal år sedan, vilket medför

krav på specialstudier för domstolspersonalen. Därför kommer sannolikt inte hela denna del av ärendebalansen att vara avklarad nästa sommar. Vi kan i värsta fall få ett antal mål som är tio år gamla eller näst intill, innan de ens hinner passera första instans. Därefter kanske någon vill föra ett ärende vidare till kammarrätten – om inte personen i fråga har gett upp. Och frågan är hur justitieministern vill förhindra att sådant här skall kunna inträffa i framtiden.

Utöver detta tillkommer sedan alla nyare mål.

Många av länsrätternas mål kommer säkert att överklagas, i första hand till kammarrätterna, där handläggningstiderna i dag inte anses utgöra något större problem. Men med tanke på att två tredjedelar av länsrätternas skatteärenden blir äldre än ett år, en tredjedel blir äldre än två år och den genomsnittliga omloppstiden är 22 månader – eller i varje fall var det 1980 – kommer ett ärende som överklagas till kammarrätten att normalt sett ta åtminstone tre år att avgöra. Trots att denna siffra långt ifrån når upp till JO:s avskräckande exempel, måste även denna siffra, sedd ur en enskild människas synvinkel, visa på oacceptabelt lång handläggningstid.

JO skriver så här i sin rapport: "– – – det finns en risk för att man glömmet bort den verklighet som finns bakom siffrorna. I varje mål i de överfulla rotelskäpen eller i de målbuntar som ligger framme för något av de många arbetsmomenten finns en person och hans ekonomi – – –."

Det är något underligt att justitieministern i svaret på min interpellation inte anser sig kunna hålla med om att länsrätternas obalans blivit allt värre. I budgetpropositionen redovisar han själv de utgående balanserna för de senaste åren. 1976/77 uppgick den utgående balansen till 188 800, 1979/80 hade siffran stigit till 262 600. För det allra senaste budgetåret redovisas en glädjande minskning till 224 400. Denna förbättring är emellertid något av en chimär. Till denna siffra skall läggas ca 90 000 överklaganden över 1981 års allmänna fastighetstaxering. Justitieministern har därför i budgetpropositionen själv gjort bedömningen att länsrätternas balanser under hösten 1981 stigit till 270 000 mål. Och därmed har vi en fortgående försämring under hela senare hälften av 1970-talet.

Det är dess värre inte möjligt att räkna ifrån dessa fastighetstaxeringsärenden, även om de nu bara skulle komma vart femte eller vart sjätte år, därför att de försämrar statistiken för ganska lång tid framöver. Med det system för fastighetstaxering som tillämpas får vi räkna med en uppsjö av överklaganden. Förhoppningsvis har regeringen gjort en översyn när nästa fastighetstaxering blir aktuell.

Antalet inkomna skattemål till länsrätterna har pekat på en nedåtgående tendens under en följd av år. Samtidigt som detta *kan* vara positivt – färre människor finner kanske anledning att överklaga sin skatt – kan det också vara ett illavarslande tecken, nämligen som ett resultat just av den långsamma processen. Detta är också en aspekt som JO tar upp. Många människor kanske ryggat tillbaka inför det faktum att det tar två till tre år eller kanske ännu längre tid att få den rättelse som de själva anser vara befogad. Man accepterar med andra ord den orättvisa som man anser sig vara utsatt för.

JO tar i rapporten upp den misstro mot en del av den offentliga verksamheten som håller på att breda ut sig till följd av just den långsamma skatteprocessen. Han anser denna misstro vara allvarlig och framhåller att allmänheten måste kunna känna tilltro till domstolarna och till deras sätt att fungera.

I sitt arbete har JO gått igenom en lång rad brev från skattskyldiga till länsrätterna. En grupp tar upp de ekonomiska konsekvenser som de drabbas av till följd av dröjsmålen, som omöjliggör all ekonomisk planering. Andra efterlyser svar på frågor som de framställt flera år tidigare. Ytterligare andra meddelar att de har tröttnat och gett upp. Detta sista är kanske det allra allvarligaste, eftersom det måste vara fel att människor som kanske har rätt och som i varje fall anser sig ha rätt skall tvingas ge upp av vanmakt inför en, om än oavsiktlig, förhållningstaktik.

Ett icke avgjort skattemål kan för ett företag innebära en lång tids hot om konkurs. För en löntagare blir konsekvensen att han i avvaktan på annan dom tvingas betala kvarskatt, även om han överklagat taxeringsnämndens beslut. Möjligheten till anstånd finns. Men ofta måste då säkerhet kunna ställas, exempelvis i form av en bankgaranti.

JO tar också upp andra avarter. Han nämner fall där handläggningstiden förlängs, sedan den skattskyldige godtagit taxeringsintendentens krav, men inte så att säga satt "kryss i rätt ruta" utan svarat med egna ord i ett eget brev. Och han talar om en man som begärt att få skrivelser skickade med flygpost, därför att han flyttat utomlands. Trots detta skickades breven länge med båt och krav från domstolen på svar inom 14 dagar.

Fru talman! Man undrar hur samhället skall se ut den dag då den enskilde ställer samma krav på det allmänna som det allmänna ställer på den enskilde när det gäller snabbheten att ta ställning i ett ärende.

Vad det i dag måste gälla är att få till stånd en snabbare handläggning inom ramen för de resurser som redan står till buds. Att ytterligare öka denna del av den offentliga sektorn ter sig tämligen orimligt.

Jag tackar än en gång justitieministern för svaret, som vittnar om förståelse för problemet. Den översyn av taxeringsförfarandet som skall ske kommer förhoppningsvis att ge positiva resultat.

Justitieministern talar också om möjligheten att vidta åtgärder redan nu. Jag vill med anledning av detta ställa frågan vilka åtgärder som justitieministern är beredd att vidta och hur snabbt detta kan ske.

Det är vidare min förhoppning att den kommande utredningen skall göra något ställningstagande beträffande handläggningstidernas längd. Jag är medveten om att det knappast finns något skatteärende som är det andra likt. Trots detta vill jag ställa frågan: Hur lång anser justitieministern att en lämplig och acceptabel handläggningstid för ett "normalt" skatteärende i första instans bör vara? Vilken målsättning bör den utredning som nu skall tillsättas ha på den här punkten?

I budgetpropositionen talas om "en godtagbar balans under budgetåret 1984/85". Hur stor är, enligt justitieministern, en sådan godtagbar balans? Och hur lång kommer handläggningstiden då att vara?

Anf. 54 Justitieministern CARL AXEL PETRI:

Fru talman! Först vill jag självfallet instämma i vad Per Stenmarck säger om det tråkiga i att ha gamla mål. De olägenheter som han har målat upp är riktiga. Och det måste självfallet vara en stark önskan att få ned handläggningstiden.

Det är nog inte enskilda mål som är problemet. Att ett och annat mål på grund av utredningar och annat blir gammalt får man acceptera för att rättssäkerheten skall kunna hållas på en godtagbar nivå. Men vi måste sträva efter att så att säga normala skattemål för normala människor skall kunna komma undan i en takt som är acceptabel.

Som jag sade går utvecklingen i denna riktning. Jag skall belysa det med litet statistik. Om vi bortser från fastighetstaxeringsmålen, har balansen av antalet skattemål minskat från 230 000 den 1 januari 1980 till 217 000 den 1 januari 1981 och 186 000 den 1 januari 1982. Till detta kommer alltså ett stort antal fastighetstaxeringsmål – över 80 000. Att de temporärt ökar balansen är egentligen självklart. De uppträder ju bara vart femte eller sjätte år. Man kan inte se dem så som en varje år återkommande företeelse, utan när man bedömer situationen måste man väga in den omständigheten att de uppträder vart femte eller sjätte år. Och antalet vanliga skattemål har alltså sjunkit.

Vad skall man nu göra för att komma åt detta onda? Jag har nämnt de organisatoriska frågorna. Vi har en ganska bra organisation, i varje fall på domstolsområdet. Vi har sagt att vi nu skall se över hela taxeringsorganisationen. Det är naturligtvis viktigt att domstolarna fungerar, men det allra bästa är att frågorna blir avgjorda så, att de aldrig blir ett mål. Att det skall bli rätt med detsamma är naturligtvis det önskemål man i första hand skall ha. Därför skall vi studera organisationen från botten. Och jag tror att vi – för att svara på Per Stenmarcks fråga – snabbt kan vidta åtgärder rörande rättelseinstitutet, vilket också justitieombudsmannen har påpekat.

Därmed vill jag gå in på den fråga som ställdes angående vad som är en lämplig handläggningstid. Det är egentligen en fråga som det är omöjligt att svara på. Min utgångspunkt är att "lämplig tid" är med detsamma. Sedan får man bedöma. Tvistefrågor kommer att uppstå i varje system. Hur lång tid det tar, beror på frågans karaktär – det är det rätta svaret.

Slutligen vill jag säga att organisatoriska frågor är viktiga. Det allra viktigaste är nog att få ett enklare regelsystem – det ger färre tvister och större klarhet. Den frågan vill vi också arbeta med i den utredning som vi nu har aviserat.

Överläggningen var härmed avslutad.

12 § Svar på interpellation 1981/82:112 om befolkningspolitiken**Anf. 55** Socialministern KARIN SÖDER:

Fru talman! Gunnar Biörck i Värmdö har frågat mig dels vad jag har att redovisa för riksdagen från statistiska centralbyråns – och andras –

*Om befolknings-
politiken*

utredningsverksamhet, dels om regeringen överväger några ytterligare åtgärder för att stödja den svenska befolkningens överlevnad på sikt och dels om regeringen är beredd att nu ta ett samlat grepp över den svenska befolkningspolitiken.

I Sverige föddes år 1971 ca 114 000 barn. Antalet födda barn har därefter minskat kraftigt under 1970-talet och nådde sin lägsta nivå 1978 med ca 93 000 födda barn. En viss återhämtning inträffade under år 1979 och 1980, då 96 000 resp. 97 000 barn föddes. År 1981 har antalet födda barn återigen minskat till ca 93 000. Antalet födda per 1 000 av medelfolkmängden har minskat från 14,14 år 1971 till 11,68 år 1980.

Denna utveckling är inte unik för Sverige utan kännetecknar i stort sett hela västvärlden.

I länder som Danmark, Västtyskland, Schweiz, Holland och Österrike är fruktsamheten lägre än i Sverige.

Statistiska centralbyrån har sammanställt resultaten av tillgängligt statistiskt material, de särskilda undersökningar och den forskning som bedrivits i Sverige och andra länder omkring det minskande barnafödandet. Sammanfattningsvis kan man konstatera att dessa sammanställningar inte givit några entydiga svar på vad som är orsaken till nedgången i födelsetalen. Det sannolika är dock att den minskade fruktsamheten orsakats av en kombination av mer effektiv födelsekontroll och minskad motivation för barnafödande.

Det är mot denna bakgrund statistiska centralbyrån fått i uppdrag att undersöka vad svenska familjer själva anser att det innebär att ha barn i dagens samhälle. En huvudfråga som undersökningen skall ge svar på är om många människor upplever att det finns hinder för att skaffa sig det antal barn man faktiskt önskar sig. Undersökningens första del – intervjuer med 5 000 kvinnor – har genomförts under hösten 1981. Resultaten kommer att kunna presenteras under våren 1982. Undersökningen skall kompletteras med intervjuer av män.

Regeringen har, utöver uppdraget att genomföra nämnda undersökning, vidtagit en rad åtgärder för att stödja barnfamiljerna. En mycket kraftigt utbyggnad av barnomsorgen har skett. Krångliga och stelbenta statsbidragsregler för barnomsorgen har förenklats. Det statliga stödet till barnomsorgen har utvidgats till att omfatta även deltidsförskola och öppen förskola. Regler som innebär rätt till ATP-poäng vid vård av små barn har införts. Föräldraförsäkringen har byggts ut. Ett särskilt flerbarnsstöd har införts från den 1 januari i år. Utredningar har tillsatts för att se över såväl flerbarnsfamiljernas som ensamföräldrarnas situation.

Fru talman! Jag är i likhet med många andra oroad över de vikande födelsetalen, framför allt om detta är ett uttryck för att samhället inte kan svara upp till de krav som föräldrarna ställer för att ge sina barn en trygg uppväxtmiljö. Det är vår uppgift att forma samhället så att familjerna har möjligheter att fostra och vårda det antal barn de själva vill ha. I ett bra samhälle är barnen en tillgång, inte ett hinder. Barnen är vår framtid. Låt oss hoppas att SCB:s undersökning ger oss ytterligare underlag för beslut som är ägnade att skapa ett sådant samhälle.

Anf. 56 GUNNAR BIÖRCK i Värmdö (m):

Fru talman! Tillåt mig framföra ett tack till socialministern för att hon på nytt har gjort sig mödan att – sedan ett år och nio månader har förflutit efter det att vi senast diskuterade saken – ge riksdagen en lägesbeskrivning över den svenska befolkningspolitiska situationen.

Det är nu fem år sedan de första i en serie befolkningspolitiska motioner lades på riksdagens bord, och flera har därefter följt. Det är snart fyra år sedan socialutskottet i ett omfattande – och enhälligt – betänkande begärde att regeringen *utan dröjsmål* måtte överväga vilka åtgärder som – utöver den planerade undersökningen av orsakerna till födelseminskningen – borde vidtas med anledning av den oroande födelseutvecklingen. Beträffande den nämnda undersökningen hoppades utskottet på ett översiktligt besked före sommaren 1979.

Man kan nu konstatera att vi i dag – efter snart fyra år – får ett första besked av socialministern att statistiska centralbyråns hittillsvarande undersökningsverksamhet inte givit några särskilt användbara upplysningar om orsakerna till nedgången i födelseetalen. Kanske kan vi få litet bättre besked genom en ny studie, som möjligen kan redovisas i vår. Det är inte mycket att ty sig till.

Under tiden som utredningskvarnen maler har befolkningsutvecklingen gått sin egen väg: först en viss, hoppningivande förbättring, men nu senast en återgång till 1978 års bottennivå. Detta har skett trots att regering och riksdag – utan att avvakta statistiska centralbyråns materialinsamling – beslutat ett antal åtgärder i positiv riktning. Av de åtgärder socialministern nämnde – och som väl inte regeringen ensam kan tillskriva sig äran av – är det dock förmodligen ingen som i och för sig kan ha hunnit påverka familjerna att sätta fler barn till världen. De två viktigaste åtgärderna, som jag ser det, är – av psykologiska skäl – ATP-poängen vid vård av små barn och det särskilda flerbarnsstödet, och dessa har ju inte mer än nått och jämnt hunnit träda i funktion. Deras betydelse ligger t. v. på det psykologiska, attitydpåverkande planet. Och det är nog där den stora satsningen måste göras.

Jag vill gärna granska socialministerns svar något mera i detalj. Den utveckling statsrådet redovisar innebär en minskning av antalet födda per 1 000 av medelfolkmängden med mer än en sjättedel under 1970-talet. Det är ganska skakande, särskilt som man kan förmoda att födelseantalet skulle ha varit ännu lägre, om inte invandrarnas fruktsamhet verkat i motsatt riktning. Det är tacknämligt att socialministern i sitt svar lyft litet på förlåten, men riksdagen skulle nog önska sig en mer utförlig redovisning från statistiska centralbyrån, eller socialdepartementet, av det material som f. n. finns tillgängligt. Det är, trots allt, *riksdagen* som har beställt detta material och som har förväntat sig en redovisning *utan dröjsmål*. Vid det här laget är dröjsmålet ganska betydande. Jag tycker nog att det är skäl att beklaga att det inte finns mer direkta metoder för återföring – eller feed-back, som det också kallas – av information från regeringen till riksdagen i frågor där riksdagen begärt upplysningar i sak, men som inte har karaktären av lagstiftning eller budgetanslag och därför inte föranleder propositioner. Den här interpella-

tionen var ett försynt sätt att påkalla sådan information i ett mycket angeläget – och vid det här laget ganska brådskande – ärende.

Det är bra att socialministern är oroad och att hon inser att "barnen är vår framtid". I min interpellation ställde jag emellertid också två följdfrågor, nämligen om regeringen *nu* överväger några ytterligare åtgärder för att komma till rätta med befolkningsfrågan och om regeringen är beredd att *nu* ta ett samlat grepp över befolkningspolitiken. På de frågorna har jag inte fått något svar, och kanske finns det inget svar att ge.

För egen del tror jag att det finns två praktiska mål man kunde rikta in sig på. Det ena är att försöka få ned antalet aborter – de utgör i alla fall slutresultatet av mer än en fjärdedel av alla graviditeter. Det andra är att skapa förutsättningar för att så många barnfamiljer som möjligt får råd med åtminstone tre barn. En del av familjepolitiken är självfallet av ekonomisk karaktär. Det är sannolikt att man där måste arbeta både med direkta bidrag och med en eller annan form av vårdnadsersättning. Men det är också tydligt att man måste angripa frågan skattevägen, så att skatten inte främst bestäms av hur många inkomsttagare familjen har utan av hur många som skall leva på inkomsten. Detta är den linje som vi i moderata samlingspartiet i vår partimotion uttalat oss för och som inte minst fru förste vice talmannen har gjort sig till tolk för.

Socialministern har här nämnt vissa åtgärder som de senaste riksmötena beslutat om. Jag tror att det är viktigt att dessa och andra åtgärder presenteras som delar av ett genomtänkt, samlat program och att man går ut med det programmet till svenska folket. Sveriges ekonomiska problem erbjuder inga lätta lösningar. I kärva tider – och i tider av oro för framtiden – är det viktigt för oss alla att kunna känna stöd och sammanhållning inom familjen, inte bara den lilla "kärnfamiljen", utan den stora, gammaldags familjekretsen. Uppmuntrande siffror säger att drygt hälften av alla svenska barn träffar sina mor- eller farföräldrar minst en gång i veckan. Mormor och farmor utgör på flera sätt samhällets stöttepelare. Sverige behöver en pånyttfödelse av familjebegreppet och familjesammanhållningen. Familjer blir det inte utan barn, och barn behöver familjer.

Socialutskottet och riksdagen var enhälliga när de för fyra år sedan ställde sig bakom ett positivt beslut i befolkningsfrågan. Låt oss hoppas att praktiska människor i alla våra partier skall kunna komma överens också om vilka åtgärder som bäst kan övervinna de hinder för tillkomsten av många flerbarnsfamiljer som attityder och kostnader tillsammans i dag reser.

Under detta anförande övertog talmannen ledningen av kammarens förhandlingar.

Anf. 57 Socialministern KARIN SÖDER:

Herr talman! Gunnar Biörck i Värmdö efterlyser ett samlat grepp över befolkningspolitiken. Jag tycker att det i detta sammanhang är viktigt att understryka att befolkningspolitiken skall utformas så, att alla barn skall vara välkomna och bli väl omhändertagna. Detta skall vara själva grunden också

för att man bildar familj och sätter barn till världen. Man skall kunna ha den förhoppningen att samhället och medmänniskor skall stödja den lilla familjen – den är ju i våra dagar väldigt liten – så att man klarar av sin viktiga uppgift. Det är också på den grunden vi arbetar i regeringen och i riksdagen med familjepolitiken – så att den blir utformad på ett sådant sätt att den svarar mot dessa behov.

Som jag sade i mitt interpellationssvar finns det tecken i tiden som tyder på att vi inte riktigt klarat av den här uppgiften, trots alla ansträngningar som varit ägnade att lösa familjens problem. Det är därför vi beställt dessa undersökningar för att få ett tydligare svar på dessa frågor.

Nu efterlyste Gunnar Biörck en lägesbeskrivning, som borde göras tillgänglig för riksdagen.

SCB har under pågående arbete utgivit publikationer, varav jag har två här. Den ena heter i kortform Få barn, och den andra heter Barn – behov eller börda, där det material som hittills framkommit finns samlat. Det är alltså vår förhoppning att det material som kommer fram under våren skall ge oss ett ännu bättre underlag. Med detta som utgångspunkt skall vi bättre kunna tillfredsställa de behov som barnfamiljerna har på olika områden. Barnfamiljerna skall kunna klara det ansvar som de åtagit sig, det viktiga ansvar som det är att ha barn.

Jag delar också Gunnar Biörcks uppfattning att vi även måste se detta i vid bemärkelse, att vi alla har ett ansvar för alla barn. Det måste till en attitydpåverkan. Inte bara alla politiker utan alla människor måste göra sitt. Vi måste helt enkelt besinna att vi faktiskt är med om att forma tillvaron för varje barn vi möter. Den attityd som vi har mot ett barn – stort eller litet – och dess föräldrar ger den bild som barnet och dess föräldrar får av omgivningens syn på barn. Det är alltså ett växelspel mellan alla dessa människor, barnet och dess föräldrar, ett växelspel som måste verka i positiv anda för att barnen och föräldrarna skall kunna känna att de verkligen medverkar i arbetet att föra det här samhället vidare och på det sättet lägga en god grund för framtiden.

Vi behöver helt enkelt få en ny syn på barnen. Vi måste tala om för dem att de behövs redan när de är små. De kan med sin klarsyn påverka oss men de behövs också för att det är de som är vår framtid.

Med den här utgångspunkten och med de ytterligare informationer vi får om hur vi materiellt och immateriellt kan medverka till att stödja barnfamiljerna för framtiden tror jag också att vi successivt kan bygga upp en familjepolitik som är ägnad att göra allt fler barn välkomna i det svenska samhället.

Anf. 58 GUNNAR BIÖRCK i Värmdö (m):

Herr talman! Det finns naturligtvis ingen motsättning mellan socialministern och mig i den här frågan. Däremot kan det hända att tyngdpunkterna i vårt sätt att se på saken ligger på litet olika ställen.

Det är naturligt för socialministern, skulle jag tro, att lägga tyngdpunkten litet mer på de individuella problemen. Och det är kanske lika naturligt för

mig att se frågan som en som gäller svenska folket och dess fortbestånd och därigenom som ett övergripande politiskt problem. På detta sätt upplevdes saken av dem som sysslade med befolkningspolitiken under 1940-talet. Och jag hörde – fast jag var ganska ung då – till dem. Även den dåvarande regeringen och riksdagen såg problemet på detta vis.

Jag tror därför inte att man kan friköpa sig från den problematiken genom att uteslutande se på familjesidan, med de önskade barnen och allt detta som vi är fullkomligt överens om. Jag tycker att man också måste sätta in frågan i ett litet större perspektiv, och ur en historisk synvinkel.

Socialministern säger att vi kan skaffa oss de publikationer som statistiska centralbyrån ger ut. Ja, det är klart att vi kan göra det. Men det är regeringens reaktioner på dem som jag har efterlyst. Och jag kan inte hjälpa att jag tycker att det där saknas någonting i den här frågan, som bara för några år sedan ledde till en osedvanlig uppslutning från samtliga partier i riksdagen. Jag hade önskat och hoppats att initiativ skulle ha tagits från regeringens sida och att socialministern skulle ha varit i tillfälle att säga någonting om det. Men det är tydligt att vi får vänta ytterligare.

Det kan hända att socialministern har större tålamod än jag har. Jag är van vid att saker skall skötas rappt.

Anf. 59 Socialministern KARIN SÖDER:

Herr talman! Detta med att sköta saker rappt kan faktiskt också innebära olika längd i tiden, beroende på vad frågan gäller.

Sådana undersökningar som det är fråga om här och fullföljandet av dem tar sin tid, och det har varit olika etapper i arbetet. Enligt de informationer som vi har fått har statistiska centralbyrån faktiskt – åtminstone beträffande vad som nu pågår – agerat med större skyndsamhet än vad som är normalt.

Jag vill också, herr talman, säga att när den undersökning som nu håller på att fullbordas är färdig skall vi självfallet från regeringens sida redovisa detta för riksdagen.

Ytterligare en kommentar: Man kan se med oro på den situation som vi har i dag när det gäller antalet födda barn i vårt land. Men man kan aldrig lösa det problemet, om man inte beaktar den individuella familjens situation. Det är ändå där barnen växer upp så det är den situationen vi måste ta ett grepp på för att få en bättre utveckling för barnfamiljerna. Någonting annat är ju inte möjligt. Sedan kan man naturligtvis diskutera i andra, mer generella termer. Men att göra situationen för barnen och deras föräldrar så positiv som möjligt är en nödvändighet, för att de barn som kommer till världen i vårt land skall vara både önskade och bli väl omhändertagna.

Anf. 60 GUNNAR BIÖRCK i Värmdö (m):

Herr talman! I det sista som socialministern sade vill jag varmt instämma. Där är vi helt ense.

13 § Föredrogs och hänvisades
Proposition
1981/82:87 till trafikutskottet

Nr 68

Måndagen den
1 februari 1982

14 § Proposition 1981/82:100 med förslag till statsbudget för budgetåret 1982/83 hänvisades till utskott enligt följande:

Statsbudget för budgetåret 1982/83	Finansutskottet
Bil. 1 Finansplanen	Finansutskottet
Bil. 2 Budgetförslaget	Finansutskottet
med undantag för hemställan mom. 8-10	Skatteutskottet
och avsnitten	
2.1 Förändring av vissa energiskatter och	
2.2 Vissa uppbördsfrågor	Skatteutskottet
Bil. 3 För flera huvudtitlar gemensamma frågor	Arbetsmarknadsutskottet
med undantag för punkt 13 Verksam- heten i delegationen för datafrågor och	
punkt 15 Användningen av ADB i statsförvaltningen	Finansutskottet
och punkt 14 Den statliga tidskriftsut- givningen	Konstitutionsutskottet
Bil. 4 Kungl. hov- och slotsstaterna	Finansutskottet
Bil. 5 Justitiedepartementet	Justitieutskottet
med undantag för punkterna	
G 2 Fideikomissnämnden	Lagutskottet
G 3 Centralnämnden för fastighetsda- ta	Civilutskottet
G 4 Datainspektionen	Konstitutionsutskottet
G 7 Bokföringsnämnden	Lagutskottet
H 4-5 Stöd till politiska partier – Allmänna val	Konstitutionsutskottet
Bil. 6 Utrikesdepartementet	Utrikesutskottet
Bil. 7 Försvarsdepartementet	Försvarsutskottet
Bil. 8 Socialdepartementet	Socialutskottet
med undantag för	
Litt. B Allmän försäkring m. m. ... och punkt	Socialförsäkringsutskottet
C 3 Bidrag till föräldraförsäkringen	Socialförsäkringsutskottet
Bil. 9 Kommunikationsdepartementet	Trafikutskottet
Bil. 10 Ekonomidepartementet	Finansutskottet
med undantag för punkterna	
B 8-10 Bankinspektionen – Statens krisförsäkringsnämnd m. m.	Näringsutskottet

Bil. 11	Budgetdepartementet med undantag för Litt. C Skatte- och kontrollväsen . . . Litt. F Statlig personalpolitik m. m. samt punkterna G 3 Viss informationsverksamhet . . . G 5-8 Bidrag till vissa internationella byråer och organisationer m. m. - Exportkreditbidrag G 9-11 Kostnader för vissa nämnder m. m. - Förberedelser för omlokalisering av statlig verk- samhet	Finansutskottet Skatteutskottet Arbetsmarknadsutskottet Konstitutionsutskottet Skatteutskottet Arbetsmarknadsutskottet
Bil. 12	Utbildningsdepartementet med undantag för Litt. B Kulturverksamhet Litt. C Massmedier m. m. punkterna C 1-2 Statens biografbyrå - Film- stöd C 3-6 Presstödsnämnden - Stöd till organisationstidskrifter C 7 Stöd till kulturtidskrifter C 8 Stöd till tidningar på andra språk än svenska C 9-13 Litteraturstöd - Bidrag till Svenska språknämnden och avsnittet Radio och television Litt. F Vuxenutbildning punkten F 1 Sveriges Radio AB för verksam- heten vid Sveriges Utbildningsra- dio AB Litt. G Studiestöd m. m. Litt. H Internationellt-kulturellt sam- arbete	Utbildningsutskottet Kulturutskottet Kulturutskottet Konstitutionsutskottet Kulturutskottet Konstitutionsutskottet Kulturutskottet Kulturutskottet Kulturutskottet Kulturutskottet Kulturutskottet Kulturutskottet Socialförsäkringsutskottet Kulturutskottet
Bil. 13	Jordbruksdepartementet med undantag för punkten D 6 hem- ställan under mom. I och Litt. I Idrott och rekreation	Jordbruksutskottet Skatteutskottet Kulturutskottet
Bil. 14	Handelsdepartementet med undantag för punkterna A 6 Nordiska ministerrådets allmänna budget	Näringsutskottet Utrikesutskottet

Litt. F Ekonomiskt försvar	Försvarsutskottet
Litt. G Tullverket	Skatteutskottet
Bil. 15 Arbetsmarknadsdepartementet med undantag för punkterna C 1-2 Arbetarskyddsstyrelsen – Yrkesinspektionen	Arbetsmarknadsutskottet Socialutskottet
Bil. 16 Bostadsdepartementet	Civilutskottet
Bil. 17 Industridepartementet med undantag för punkten A 6 Åtgärder i etableringsfrämjande syfte i vissa län	Näringsutskottet Arbetsmarknadsutskottet
Litt. C Regional utveckling	Arbetsmarknadsutskottet
Bil. 18 Kommundepartementet med undantag för Litt. B Länsstyrelserna m. m. i vad avser hemställans andra dels- sats (s. 88)	Civilutskottet Konstitutionsutskottet
Litt. C Kyrkliga ändamål	Kulturutskottet
Bil. 19 Riksdagen och dess verk m. m. med undantag för punkterna D 1-4 Riksgäldskontoret	Konstitutionsutskottet Finansutskottet
D 6 Riksdagens revisorer och deras kansli	Finansutskottet
Bil. 20 Räntor på statsskulden. m. m.	Finansutskottet
Bil. 21 Oförutsedda utgifter	Finansutskottet
Bil. 22 Beredskapsbudget för totalförsvaret	Försvarsutskottet

Proposition 1981/82:101 med förslag om tilläggsbudget II till statsbudgeten för budgetåret 1981/82 hänvisades till utskott enligt följande:

Bil. 1 Justitiedepartementet	Konstitutionsutskottet
Bil. 2 Socialdepartementet	Socialutskottet
Bil. 3 Kommunikationsdepartementet	Trafikutskottet
Bil. 4 Utbildningsdepartementet	Utbildningsutskottet
Bil. 5 Jordbruksdepartementet	Jordbruksutskottet
Bil. 6 Handelsdepartementet	Näringsutskottet
Bil. 7 Bostadsdepartementet	Civilutskottet
Bil. 8 Industridepartementet	Näringsutskottet

15 § Föredrogs och hänvisades

Förslag

1981/82:9 till konstitutionsutskottet

16 § Föredrogs och hänvisades

Motionerna

1981/82:1142–1162 till konstitutionsutskottet

Nr 68

Måndagen den
1 februari 1982

1981/82:1163–1175 till finansutskottet
1981/82:1176–1214 till skatteutskottet
1981/82:1215–1231 till justitieutskottet
1981/82:1232–1241 till lagutskottet
1981/82:1242–1255 till utrikesutskottet
1981/82:1256–1262 till försvarsutskottet
1981/82:1263–1275 till socialförsäkringsutskottet
1981/82:1276 till arbetsmarknadsutskottet
1981/82:1277–1287 till socialförsäkringsutskottet
1981/82:1288–1310 till socialutskottet
1981/82:1311–1339 till kulturutskottet
1981/82:1340 och 1341 till utbildningsutskottet
1981/82:1342 till arbetsmarknadsutskottet
1981/82:1343–1380 till utbildningsutskottet
1981/82:1381–1420 till trafikutskottet
1981/82:1421–1459 till jordbruksutskottet
1981/82:1460–1484 till näringsutskottet
1981/82:1485 till arbetsmarknadsutskottet
1981/82:1486–1497 till näringsutskottet
1981/82:1498–1539 till arbetsmarknadsutskottet
1981/82:1540–1566 till civilutskottet
1981/82:1567 till finansutskottet
1981/82:1568 till skatteutskottet
1981/82:1569 till arbetsmarknadsutskottet
1981/82:1570 till skatteutskottet
1981/82:1571 till näringsutskottet
1981/82:1572 till skatteutskottet
1981/82:1573 till arbetsmarknadsutskottet
1981/82:1574 till skatteutskottet
1981/82:1575 till arbetsmarknadsutskottet
1981/82:1576 till justitieutskottet
1981/82:1577 till utbildningsutskottet
1981/82:1578 till justitieutskottet
1981/82:1579 till konstitutionsutskottet
1981/82:1580 till finansutskottet
1981/82:1581 till skatteutskottet
1981/82:1582 till lagutskottet
1981/82:1583 till näringsutskottet
1981/82:1584 till civilutskottet
1981/82:1585 till utrikesutskottet
1981/82:1586 till näringsutskottet
1981/82:1587 till socialutskottet
1981/82:1588 till socialförsäkringsutskottet
1981/82:1589 till socialutskottet
1981/82:1590 till konstitutionsutskottet
1981/82:1591 till socialförsäkringsutskottet

1981/82:1592 till näringsutskottet
1981/82:1593 till socialutskottet
1981/82:1594 till skatteutskottet
1981/82:1595 och 1596 till utbildningsutskottet
1981/82:1597 till näringsutskottet
1981/82:1598 till utbildningsutskottet
1981/82:1599 till civilutskottet
1981/82:1600 till jordbruksutskottet
1981/82:1601 till kulturutskottet
1981/82:1602 till näringsutskottet
1981/82:1603 till jordbruksutskottet
1981/82:1604 och 1605 till näringsutskottet
1981/82:1606 till arbetsmarknadsutskottet
1981/82:1607 till näringsutskottet
1981/82:1608 till utbildningsutskottet
1981/82:1609 till näringsutskottet
1981/82:1610 till skatteutskottet
1981/82:1611 till civilutskottet
1981/82:1612 till näringsutskottet
1981/82:1613 och 1614 till arbetsmarknadsutskottet
1981/82:1615 till trafikutskottet
1981/82:1616 till näringsutskottet
1981/82:1617 till civilutskottet
1981/82:1618 till arbetsmarknadsutskottet
1981/82:1619 till socialutskottet
1981/82:1620 till arbetsmarknadsutskottet
1981/82:1621 till trafikutskottet
1981/82:1622 till näringsutskottet
1981/82:1623 till arbetsmarknadsutskottet
1981/82:1624 till skatteutskottet
1981/82:1625 till civilutskottet
1981/82:1626 till socialförsäkringsutskottet
1981/82:1627 till näringsutskottet
1981/82:1628–1648 till konstitutionsutskottet
1981/82:1649–1670 till finansutskottet
1981/82:1671–1699 till skatteutskottet
1981/82:1700–1707 till justitieutskottet
1981/82:1708–1714 till lagutskottet
1981/82:1715–1726 till utrikesutskottet
1981/82:1727–1729 till försvarsutskottet
1981/82:1730–1741 till socialförsäkringsutskottet
1981/82:1742–1759 till socialutskottet
1981/82:1760 och 1761 till kulturutskottet
1981/82:1762 till utbildningsutskottet
1981/82:1763–1781 till kulturutskottet
1981/82:1782–1830 till utbildningsutskottet

Nr 68

Måndagen den
1 februari 1982

1981/82:1831–1880 till trafikutskottet
1981/82:1881 till utbildningsutskottet
1981/82:1882–1894 till trafikutskottet
1981/82:1895–1927 till jordbruksutskottet
1981/82:1928–1955 till näringsutskottet
1981/82:1956–1964 och 1966–1983 till arbetsmarknadsutskottet
1981/82:1984–2005 till civilutskottet
1981/82:2006 till näringsutskottet
1981/82:2007 till utbildningsutskottet
1981/82:2008 till trafikutskottet
1981/82:2009 och 2010 till arbetsmarknadsutskottet
1981/82:2011 till utbildningsutskottet
1981/82:2012 till justitieutskottet
1981/82:2013 till skatteutskottet
1981/82:2014 till lagutskottet
1981/82:2015 till civilutskottet
1981/82:2016 till finansutskottet
1981/82:2017 till socialutskottet
1981/82:2018 till finansutskottet
1981/82:2019–2022 till konstitutionsutskottet
1981/82:2023 till finansutskottet
1981/82:2024–2030 till skatteutskottet
1981/82:2031 och 2032 till justitieutskottet
1981/82:2033 till lagutskottet
1981/82:2034 och 2035 till utrikesutskottet
1981/82:2036 till försvarsutskottet
1981/82:2037 och 2038 till socialförsäkringsutskottet
1981/82:2039–2042 till socialutskottet
1981/82:2043 och 2044 till kulturutskottet
1981/82:2045–2047 till utbildningsutskottet
1981/82:2048 och 2049 till trafikutskottet
1981/82:2050 till jordbruksutskottet
1981/82:2051 och 2052 till näringsutskottet
1981/82:2053–2060 till arbetsmarknadsutskottet
1981/82:2061 och 2062 till civilutskottet
1981/82:2063 till konstitutionsutskottet
1981/82:2064 till kulturutskottet
1981/82:2065 till lagutskottet
1981/82:2066 till jordbruksutskottet
1981/82:2067 till civilutskottet
1981/82:2068 till socialförsäkringsutskottet
1981/82:2069 till utbildningsutskottet
1981/82:2070 till socialutskottet
1981/82:2071 till utbildningsutskottet
1981/82:2072 till socialförsäkringsutskottet
1981/82:2073 till jordbruksutskottet

1981/82:2074 till arbetsmarknadsutskottet
1981/82:2075 till jordbruksutskottet
1981/82:2076 till näringsutskottet
1981/82:2077 till skatteutskottet
1981/82:2078 till konstitutionsutskottet
1981/82:2079 till civilutskottet
1981/82:2080 till konstitutionsutskottet
1981/82:2081 till finansutskottet
1981/82:2082 till lagutskottet
1981/82:2083 till utrikesutskottet
1981/82:2084 till socialförsäkringsutskottet
1981/82:2085 till socialutskottet
1981/82:2086 till näringsutskottet
1981/82:2087 till arbetsmarknadsutskottet
1981/82:2088 till skatteutskottet
1981/82:2089 till finansutskottet
1981/82:2090 till lagutskottet
1981/82:2091 och 2092 till socialutskottet
1981/82:2093 till civilutskottet
1981/82:2094 till socialutskottet
1981/82:2095 till utbildningsutskottet
1981/82:2096 till socialutskottet
1981/82:2097 till skatteutskottet
1981/82:2098 till näringsutskottet
1981/82:2099 till socialutskottet
1981/82:2100 till näringsutskottet
1981/82:2101 till kulturutskottet
1981/82:2102 till utbildningsutskottet
1981/82:2103 till näringsutskottet
1981/82:2104 till utbildningsutskottet
1981/82:2105 till arbetsmarknadsutskottet
1981/82:2106 till jordbruksutskottet
1981/82:2107 till socialutskottet
1981/82:2108 till jordbruksutskottet
1981/82:2109 till skatteutskottet
1981/82:2110 till jordbruksutskottet
1981/82:2111 till skatteutskottet
1981/82:2112 och 2113 till kulturutskottet
1981/82:2114 till arbetsmarknadsutskottet
1981/82:2115 till näringsutskottet
1981/82:2116 till arbetsmarknadsutskottet
1981/82:2117 till socialutskottet
1981/82:2118 till arbetsmarknadsutskottet
1981/82:2119 till socialförsäkringsutskottet
1981/82:2120 till arbetsmarknadsutskottet
1981/82:2121 till utbildningsutskottet

Nr 68

Måndagen den
1 februari 1982

1981/82:2122 till trafikutskottet
1981/82:2123 till näringsutskottet
1981/82:2124 till arbetsmarknadsutskottet
1981/82:2125 till utbildningsutskottet
1981/82:2126 till näringsutskottet
1981/82:2127 till arbetsmarknadsutskottet
1981/82:2128 till civilutskottet
1981/82:2129 till arbetsmarknadsutskottet
1981/82:2130 till finansutskottet
1981/82:2131 till skatteutskottet
1981/82:2132 till näringsutskottet
1981/82:2133 till civilutskottet
1981/82:2134 till skatteutskottet
1981/82:2135 till utbildningsutskottet
1981/82:2136 till trafikutskottet
1981/82:2137 till jordbruksutskottet
1981/82:2138 till näringsutskottet
1981/82:2139 till socialutskottet

17 § Anmäldes och bordlades

Propositionerna

1981/82:95 Låneförbudet i aktiebolagslagen (1975:1385)

1981/82:97 Hälso- och sjukvårdslag, m. m.

18 § Anmäldes och bordlades

Redogörelserna

1981/82:10 Fullmäktiges i riksgäldskontoret förvaltningsberättelse för år
1981

1981/82:11 Fullmäktiges i riksbanken förvaltningsberättelse för år 1981

19 § Anmäldes och bordlades

Motionerna

1981/82:2140 av *Sven Aspling m. fl.*

Åtgärder för att förbättra försäkringsdomstolarnas arbetsläge m. m. (prop.
1981/82:88)

1981/82:2141 av *Stig Alemyr m. fl.*

1981/82:2142 av *Hans Nyhage m. fl.*

1981/82:2143 av *Hans Nyhage m. fl.*

1981/82:2144 av *Birgitta Rydle m. fl.*

1981/82:2145 av *Lars Werner m. fl.*

1981/82:2146 av *Margareta Winberg*

Kommunal högskoleutbildning m. m. (prop. 1981/82:89)

1981/82:2147 av *Arne Andersson i Ljung m. fl.*

1981/82:2148 av *Göthe Knutson och Gullan Lindblad*

1981/82:2149 av *Einar Larsson och Börje Stensson*

1981/82:2150 av *Svante Lundkvist m. fl.*

1981/82:2151 av *Lars Werner m. fl.*

Lag om förbud mot spridning av bekämpningsmedel över skogsmark (prop. 1981/82:91)

1981/82:2152 av *Hilding Johansson m. fl.*

1981/82:2153 av *Tore Nilsson m. fl.*

1981/82:2154 av *Lars Werner m. fl.*

1981/82:2155 av *Lars Werner m. fl.*

Män och kvinnor som präster i svenska kyrkan, m. m. (prop. 1981/82:93)

20 § Anmälades och bordlades

Finansutskottets betänkande

1981/82:15 Tilläggsbudget I till statsbudgeten för budgetåret 1981/82

Skatteutskottets betänkande

1981/82:27 Ändrade avdragsregler för vissa förskottsräntor

21 § Meddelande om interpellation

Meddelades att följande interpellation framställdes

den 29 januari

1981/82:141 av *Per Unckel* (m) till arbetsmarknadsministern om regeringens energipolitik:

I riksdagen har under den allmänna motionstiden väckts en partimotion från centerpartiet i vilken bl. a. krävs ett förbud mot upparbetning av använt kärnbränsle. Såväl förfarandet som motionens sakliga innehåll är anmärkningsvärt.

Att ett regeringsparti av två känner sig föranlett att väcka partimotioner i riksdagen torde vara unikt i vår parlamentariska historia. Tilltron till regeringsmaktens auktoritet gagnas knappast av ett sådant förfarande. Motionens sakliga innehåll väcker emellertid än allvarligare frågor än formen.

Centerpartiet kräver nu i riksdagen att upparbetning av använt kärnbränsle skall förbjudas. Det innebär att centerpartiet i parlamentet begär en avgörande förändring av den villkorslag som centerpartisterna i regeringen själva varit främsta tillskyndare till. Ett förbud av det slag riksdagscentern nu plötsligt förordar innebär dessutom att villkoren för de företag som anpassat sig till villkorslagens krav drastiskt förändras. Den relativa stabilitet i kraven på kärnkraftsanvändningen som gällande lagstiftning tillsammans med folkomröstningsresultatet givit förefaller nu att ha ryckts undan.

Skilda massmediauttalanden ger en oklar bild av vad regeringen nu avser att göra och hur det handlings sätt centerpartiet demonstrerar rätteligen skall tolkas.

Nr 68

Måndagen den
1 februari 1982

*Meddelande om
interpellation*

Ett klarläggande från regeringens sida om regeringens politik är av denna anledning nu nödvändigt. Jag anhåller därför om att till energiministern få ställa följande frågor:

1. Innebär centarpartiets i riksdagen nu intagna ståndpunkt någon förändring av regeringens energipolitik i stort?
2. Avser regeringen att förelägga riksdagen förändringar i villkorslagen som i avgörande grad förändrar villkoren för kärnkraftsanvändningen i vårt land?

22 § Meddelande om frågor

Meddelades att följande frågor framställdes

den 27 januari

1981/82:232 av *Stina Andersson* (c) till kommunikationsministern om planerna på framdraging av tunnelbana till Täby:

En knapp majoritet i Stockholms läns landsting har beslutat om tunnelbana till Täby, trots berörda kommuners protester i form av bl. a. regeringsuppvaktningar, namnunderskrifter och folkomröstningar i Täby och Vallentuna kommuner.

AB Storstockholms Lokaltrafik har på basis av landstingets majoritetsbeslut ansökt om koncession för sträckningen till Täby C.

Är kommunikationsministern beredd att bifalla koncessionsansökan, trots Täby kommunfullmäktiges bestämda uttalande att ej planlägga för tunnelbana till Täby?

1981/82:233 av *Karl-Erik Svarberg* (s) till statsrådet *Karin Andersson* om principerna för utvisning till Turkiet:

Omfattande kritik riktas från olika håll mot militärdiktaturen i Turkiet för ständiga brott mot de mänskliga rättigheterna. Oliktänkande misshandlas, torteras, fängslas, avrättas.

Det är helt följdriktigt att Sverige agerar för internationella protester mot den turkiska militärregimen.

Däremot kan man ifrågasätta de utvisningar som sker från Sverige till Turkiet.

Jag vill därför fråga invandrarminister *Karin Andersson*:

Är det förenligt med svensk rättstradition att verkställa utvisningar av assyrier/syrianer till militärdiktaturens Turkiet?

den 28 januari

Nr 68

Måndagen den
1 februari 1982

1981/82:234 av *Iris Mårtensson* (s) till socialministern om sysselsättningen vid försäkringskassorna:

*Meddelande om
frågor*

Regeringens beslut om ändrade utbetalningsregler vid försäkringskassorna har förorsakat stor oro, speciellt i glesbygden. I kommundelar där det redan råder undersysselsättning kommer personalminskning att ske. Det ger sämre service och ännu större arbetslöshet, när filialexpeditionerna med stor säkerhet kommer att dras in som en följd av regeringsbeslutet.

I Gävleborgs län kommer filialkontoren i Torsåker, Norrsundet, Los, Bjuråker, Hedesunda, Järbo, Österfärnebo och Forsa att dras in. Och i farozonen ligger lokalkontoren i Hälsingland, som t. ex. kontoren i Kilafors, Bergsjö, Färila, Järvsö och Harmånger.

Med hänvisning till detta vill jag till socialministern ställa följande fråga:

Anser statsrådet att man kan bibehålla sysselsättningen för de anställda vid försäkringskassorna, speciellt även om man ändrar utbetalningsreglerna vid försäkringskassorna?

1981/82:235 av *Bonnie Bernström* (fp) till justitieministern om åtgärder för att hindra att barn behöver vistas i häkte:

Regeringen har nu beslutat att barn som omhändertaras enligt utlänningslagstiftningen inte skall placeras i häkte eller liknande. I samband med regeringens översyn av utlänningslagstiftningen i denna del beslöt riksdagen i höstas att lösningar skulle samtidigt sökas som innebär att inte heller barn till personer som är misstänkta för brott behöver vistas i häkten. Justitiekotтет anförde: "Med hänsyn till sakens vikt utgår utskottet från att så sker utan någon särskild åtgärd från riksdagens sida." Därmed avstyrktes en motion som berörde häkningssituationen för ensamstående föräldrar och deras barn.

Med anledning av regeringens beslut rörande barn som omhändertaras enligt utlänningslagstiftningen och riksdagens beslut som här nämnts vill jag fråga justitieministern:

Ämnar justitieministern lägga fram förslag om lösningar som innebär att inte heller barn till personer som är misstänkta för brott behöver vistas i häkten?

1981/82:236 av *Anna Wohlin-Andersson* (c) till utbildningsministern om väderleksrapporterna i radio och TV:

Ett av den stora allmänheten mycket uppskattat inslag i Sveriges Radio-TV är väderleksrapporterna. Såväl de korta som de långa prognoserna har också en mycket stor betydelse för många yrkesutövare, såsom lantbrukare, vägarbetare, sjöfolk och byggnadsarbetare. På senare tid har spekulationer framförts i massmedia huruvida SR-TV även i fortsättningen

kommer att ge de här formerna av väderleksrapportering. Speciellt verkar femdygnsprognosernas framtid ha satts i fråga, trots att dessa prognoser betyder mycket för många människors planering av arbete och fritid. Diskussionerna kring en försämring, eller t. o. m. indragning, av den nuvarande väderreporteringsservicen i SR-TV har väckt oro hos många samhällsgrupper. Såvitt jag förstår beror spekulationerna på att det ännu inte träffats något avtal mellan SR-TV och SMHI om utformningen och omfattningen av den framtida väderreporteringen.

Enligt min uppfattning är det mycket angeläget att allt görs för att även i framtiden en god väderinformation i SR-TV säkerställs. Med anledning av detta hemställer jag att till utbildningsministern få ställa följande fråga:

Om utbildningsministern delar min uppfattning om vikten av en fortsatt god väderinformationsservice i SR-TV, är statsrådet då beredd att agera för att en uppökning med denna inriktning snarast kommer till stånd?

1981/82:237 av *Karl-Erik Svartberg* (s) till försvarsministern om reklamsamarbete mellan armén och vissa tidskrifter:

”Nu ger sig armén in i herrtidningarnas upplagekrig. Detta genom att stödja FIB/Aktuellt Rally Team med 60 000 kronor. Man gör det samtidigt som flera affärskedjor diskuterar bojkott av herrtidningar. – Vi ser mer till målet än till medlen i det här fallet, kommenterar major Torolf Nilzén på arméstaben.”

Så lyder ingressen till en artikel om arméns reklamsamarbete med FIB-Aktuellt i senaste numret av Värnpliktsnytt.

Med anledning härav vill jag fråga:

Vill försvarsministern medverka till att den typ av reklamsamarbete som här redovisats i fortsättningen inte kommer i fråga?

den 29 januari

1981/82:238 av *Åke Green* (s) till industriministern om tidpunkten för visst beslut om koncession för torvbrytning:

Under hösten 1980 gick Avesta och Sandvikens energiverk in med en gemensam ansökan om koncession för torvbrytning. Motiven var såväl energi- som sysselsättningspolitiska. Samtliga berörda remissinstanser, utom en, uttalade sig positivt. I augusti 1981 var ärendet färdigbehandlat av statens industriverk och översändes till regeringen. Därefter har ingenting hänt, vilket är anmärkningsvärt med tanke på regeringens och riksdagens uttalande om behovet av att ersätta olja med inhemsk energiråvara. Lägg därtill att detta projekt enligt domänverket är det ur ekonomisk synpunkt största och mest försvarbara som kan komma till stånd i Mellansverige.

Med anledning härav vill jag till industriministern ställa följande fråga:

När avser statsrådet fatta beslut om koncession för torvbrytning i enlighet med ansökan från Avesta och Sandvikens energiverk?

den 1 februari

Nr 68

Måndagen den
1 februari 1982

1981/82:239 av Anita Gradin (s) till utrikesministern om åtgärder mot militärregimen i Turkiet:

*Meddelande om
frågor*

Europarådets rådgivande församling har vid sitt möte i Strasbourg starkt fördömt de brott mot de mänskliga rättigheterna som sker i Turkiet. Församlingen uppmanade därför i en rekommendation, som antogs med stor majoritet, Europarådets regeringar att anmäla den turkiska militärregimen inför Europarådets kommission för mänskliga rättigheter.

Vilka åtgärder tänker den svenska regeringen vidta med anledning av församlingens beslut?

23 § Kammaren åtskildes kl. 15.46.

In fidem

TOM T:SON THYBLAD

/Solveig Gemert