

1982/83:139

Torsdagen den 5 maj fm.

Kl. 12.00

Förhandlingarna leddes till en början av förste vice talmannen.

1 § Kompletteringsval till utskott

Anf. 1 FÖRSTE VICE TALMANNEN:

Folkpartiets partigrupp har som suppleant i utrikesutskottet under Rune Ångströms ledighet anmält hans ersättare Ulla Orring.

Förste vice talmannen förklarade vald till

suppleant i utrikesutskottet

Ulla Orring (fp)

2 § Justerades protokollen för den 27 april.

3 § Meddelande om svar på interpellationerna 1982/83:110, 122, 130 och 132

Anf. 2 Statsrådet BIRGITTA DAHL:

Fru talman! Bertil Jonasson har framställt en interpellation. 1982/83:110, om användning av flis som bränsle.

Ivar Franzén har framställt en interpellation. 1982/83:122, om ökad användning av solenergi. Ivar Franzén har vidare i interpellation 1982/83:130 tagit upp frågan om en ökad satsning på etanol baserad på inhemska råvaror.

Britta Hammarbacken har i en interpellation till industriministern. 1982/83:132, väckt frågan om en anläggning för utvinning av etanol i Närke. Interpellationen har överlämnats till mig för besvarande.

Med hänvisning till riksdagsordningens 6 kap. 1 § får jag meddela att jag på grund av arbetsbelastningen inte är i tillfälle att besvara dessa interpellationer inom föreskriven tid. Jag har överenskommit med interpel-

*Meddelande om
interpellationssvar*

*Om investerings-
fonder för mark-
nadsfrämjande åtgärder på hemma-
marknaden*

*Om åtgärder för
att i vissa fall mildra effekterna av
fastighetstaxeringen*

lanterna att de skall besvaras den 30 maj 1983. Interpellationerna 110 och 122 kommer att besvaras i ett sammanhang, och likaså interpellationerna 130 och 132.

4 § Meddelande om svar på interpellation 1982/83:129

Anf. 3 Finansminister KJELL-OLOF FELDT:

Fru talman! Jag ber att få meddela att interpellation 1982/83:129 av Per Stenmarck om den skattefria försäljningen på fartyg som trafikerar Öresund kommer att besvaras måndagen den 30 maj.

5 § Svar på fråga 1982/83:414 om investeringsfonder för marknadsfrämjande åtgärder på hemmamarknaden

Anf. 4 Finansminister KJELL-OLOF FELDT:

Fru talman! Hugo Hegeland har frågat mig om regeringen – i syfte att stimulera produktionen och därmed sysselsättningen – överväger att låta företagen använda investeringsfonder för marknadsfrämjande åtgärder även på hemmamarknaden.

Några sådana överväganden pågår inte. Användningen av investeringsfonder kommer dock att ses över i samband med att regeringen tar ställning till frågan om införande av ett vinstdelningssystem.

Jag vill också i sammanhanget påpeka att behovet av att använda investeringsfonder för marknadsfrämjande åtgärder är begränsat, eftersom kostnader för dessa är omedelbart avdragsgilla.

Förste vice talmannen konstaterade att frågeställaren ej var närvarande i kammaren och förklarade överläggningen avslutad.

6 § Svar på fråga 1982/83:424 om åtgärder för att i vissa fall mildra effekterna av fastighetstaxeringen

Anf. 5 Finansminister KJELL-OLOF FELDT:

Fru talman! Karin Söder har ställt följande frågor till mig:

1. Är regeringen beredd att vidta några åtgärder för att mildra effekterna av fastighetstaxeringen för den bofasta skärgårdsbefolkningen?

2. Är regeringen beredd att vidta några åtgärder för att informera om de möjligheter till anstånd med inbetalning av kvarskatt som finns när besvär anförts över fastighetstaxeringen?

Mitt svar på den första frågan är att reglerna som riksdagen föreskrev inför 1981 års allmänna fastighetstaxering skall ligga fast. Dessa regler innebär att taxeringsvärdet skall bestämmas med utgångspunkt i fastigheternas allmänna marknadsvärde. Med hänsyn främst till de förväntade höjningarna av

taxeringsvärdena beslutade emellertid riksdagen om flera åtgärder. Bl. a. jämkades villabeskattningen, det s. k. repartitionsåtalet sänktes och nya skalor för förmögenhets-, arvs- och gåvobeskattningen fastställdes. Även reglerna om extra avdrag för nedsatt skatteförmåga för folkpensionärer och om kommunala bostadstillägg ändrades. I fråga om kapitalbeskattningen vidtogs ytterligare ändringar, bl. a. infördes skattelättnader för vissa byggnader och tomter som hyrs ut för fritidsändamål. En anpassning till de nya värdena har alltså skett. Några särskilda åtgärder är inte aktuella för dagen.

Beträffande den andra frågan vill jag nämna att det, efter vad jag har erfarit, inte har visat sig föreligga något egentligt behov av speciella anståndsregler för de fall en fastighetstaxering har överklagats. Gällande regler om anstånd synes vara tillfyllest. Några särskilda åtgärder från regeringens sida är enligt min mening inte påkallade.

Anf. 6 KARIN SÖDER (c):

Fru talman! Jag ber att få tacka statsrådet Feldt för svaret.

Den första delen, som är en redogörelse för vad som passerade här i riksdagen när beslutet om fastighetstaxeringen togs, innehåller bara kända fakta. Jag har inte med min fråga avsett att man skall behöva göra några förändringar i dessa. Men många människor landet över har verkligen fått erfara att tillämpningen av dessa riksdagens beslut får sådana följder att många människor ute i våra skärgårdar faktiskt kommer på obestånd. Inte minst är det fallet när det gäller överklagandebesluten, som min andra fråga avsåg.

Det finns faktiskt fall där den som har anfört besvär över taxeringen har fått vänta ett och ett halvt–två år innan de har fått sitt ärende prövat. Under denna tid har de haft mycket svårt att planera sin ekonomi, eftersom de inte har vetat vad det slutliga resultatet skulle kunna bli. Vi känner till att det här rör sig om stora tal. Jag har exempel från Stockholms skärgård där fastighetens taxeringsvärde har höjts från 500 000 till över 2 miljoner. Då dessa familjer de facto inte har fått några ökade inkomster, begriper var och en att detta försätter familjerna i en fruktansvärt besvärlig situation.

Det har också hänt, vilket har framgått av diskussionen i pressen, att människor som tidigare – på grund av att det finns så få utkomstmöjligheter i skärgården – har haft så låg inkomst att de har fått bostadsbidrag och annan hjälp har förlorat dessa bidrag på grund av taxeringen.

Detta är oacceptabla förhållanden, och vi har som politiker ett ansvar att försöka rätta till det här. Därför är det mycket angeläget att besvärshandläggningen kommer fram snabbt i processen och inte ligger och vilar. Jag vill inte påstå att så är fallet, men vissa tecken från andra delar av landet än det område som jag representerar tyder på att det tar mycket lång tid innan den som har besvärat sig får sitt ärende prövat. Det åstadkommer mycket stor osäkerhet för dessa människor.

När det gäller fastighetstaxeringen generellt är det mycket betydelsefullt att den sköts på ett sådant sätt att vi verkligen inte undanröjer möjligheterna

*Om åtgärder för
att i vissa fall mildra
effekterna av
fastighetstaxeringen*

att ha en levande skärgård. De bofasta lever ju inte på en vacker utsikt, utan av fiske och i viss utsträckning av jordbruk. Det är detta som måste vara utgångspunkten. Det var också riksdagens avsikt när beslutet togs att man skulle kunna göra en prövning av skäligheten i taxeringen.

Överläggningen var härmed avslutad.

7 § Svar på fråga 1982/83:431 om skattemässiga följder av renovering av egen bostad

Anf. 7 Finansminister KJELL-OLOF FELDT:

Fru talman! Karin Ahrland har med anledning av uppgifter i pressen frågat mig om jag anser att sänkta boendekostnader beroende på att hyresgästen själv renoverat bostaden under några förhållanden kan vara att likställa med inkomst.

Mitt svar är att om en hyresgäst åtar sig att själv svara för underhållet av sin egen lägenhet mot sänkt hyra så är detta inget som kan leda till att hyresgästen skall inkomstbeskattas.

Anf. 8 KARIN AHRLAND (fp):

Fru talman! Jag tackar finansministern för svaret.

Jag hade faktiskt väntat mig ett sådant svar. Men jag ställde frågan när jag läste en tidningsrubrik: "Sänkt hyra för renovering kan beskattas! Riksskatteverket har ännu inte tagit ställning."

Eftersom varje politiker med någon erfarenhet vet att tidningsrubriker inte alltid ger hela sanningen, lindrigt uttryckt, läste jag hela artikeln mycket noga. Jag upptäckte att rubriksättaren inte var ute och reste denna gång, utan att riksskatteverket funderar på om systemet med hyressänkningar på grund av hyresgästernas egen renovering skulle bli skattepliktig inkomst eller inte.

"Riksskatteverket har tittat på de olika alternativ som är tänkbara. Tillvägagångssätten kan vara många och några klara svar kan ingen lämna." Så står det i denna tidning efter en intervju med en tjänsteman på riksskatteverket. Det enda råd man får är att kontakta verket innan hyresgästen gör någon överenskommelse med hyresvärderna så att det inte kommer tråkigheter i efterhand.

Fru talman! Låt mig erkänna att jag ömsom tog mig för pannan, ömsom gnuggade ögonen. Jag trodde nämligen länge att jag läste fel. Jag började undra om riksskatteverket menar att jag skall skatta för inkomst ifall jag flyttar från den lägenhet där jag nu bor till en mindre och billigare, för att på det sättet sänka min hyra. Skall jag skatta om jag för att spara pengar börjar odla tomater i sommar och äter dem billigare än om jag köper dem?

Vi har ofta märkt en negativ inställning från olika fackföreningar till frivilliga insatser, alltifrån föräldramedverkan på dagis till Målareförbundets protester mot möjligheter för hyresgästerna att själva svara för underhåll av

sina lägenheter. Men en sak är att fackföreningar i ovist nit slar vakt om sina revir, en annan sak är att en statlig myndighet i ovist nit sitter och funderar på om vi skall betala högre skatt för att vi är sparsamma med våra utgifter.

Det är bra att jag har kunnat få det svar jag har fått från finansministern. Jag hoppas att det sätter stopp för några fortsatta funderingar i riksskatteverket. I så fall är det dags att börja använda de 50 miljoner som folkpartiet vill spara på onödig byråkrati i budgeten i det departementet.

Överläggningen var härmed avslutad.

Nr 139

Torsdagen den
5 maj 1983

Om bestämmelserna om undantag från mervärdeskatt för vissa periodiska publikationer

8 § Svar på fråga 1982/83:433 om bestämmelserna om undantag från mervärdeskatt för vissa periodiska publikationer

Anf. 9 Finansminister KJELL-OLOF FELDT:

Fru talman! Jan-Erik Wikström har frågat mig om jag anser att bestämmelserna om undantag från mervärdeskatt för religiösa tidningar behöver förtydligas.

Det nu gällande undantaget från mervärdeskatt för en periodisk publikation som framstår som organ för en sammanslutning med huvudsakligt syfte att verka för religiöst ändamål har funnits sedan mervärdeskatten infördes år 1969. Ett motsvarande undantag från allmän varuskatt hade då gällt sedan år 1961. Undantaget har alltså gällt i mer än 20 år. Under den tiden har några sådana tillämpningssvårigheter som gett anledning att överväga en lagändring inte framkommit. Jag anser inte heller nu att lagstiftningen behöver förtydligas på denna punkt.

Anf. 10 JAN-ERIK WIKSTRÖM (fp):

Fru talman! Jag tackar finansministern för svaret. Det var bra. Inte heller jag har förrän på den allra senaste tiden hört att det skulle vara svårigheter med tillämpningen av denna bestämmelse, men så är det uppenbarligen.

Min fråga gäller skattemyndigheternas bedömning av vad som menas med att "verka för religiöst ändamål". Detta är ett av kriterierna för momsbefrielse. En skatteexpert vid en viss länsstyrelse har i två aktuella fall hävdat att "hjälpverksamhet" är det huvudsakliga syftet. Det ena fallet gäller Stockholms stadsmission, det andra Stiftelsen Svenskt internationellt hjälp-
arbete – Våra bröder.

Var och en som känner till dessa organisationer inser självfallet deras kristna bakgrund och karaktär. När det gäller Stockholms stadsmission behöver jag bara påminna kammaren om den mångårige ledamoten av riksdagen, den legendariske J. W. Johnsson, som under några decennier förestod Stadsmissionen. Att säga om Stadsmissionen, som alltid har letts av präster i svenska kyrkan, att den inte är en religiös sammanslutning vittnar om en otrolig brist på kunskap. I styrelsen för Våra bröder finns några av Svenska missionsförbundets pastorer och ett stort antal lekmän som är

Torsdagen den
5 maj 1983

*Om åtgärder för
att förkorta utred-
ningstiderna vid
riksförsäkringsver-
ket*

ordförande i frikyrkoförsamlingar. Skulle inte heller den organisationen ha religiös karaktär?

Det är riktigt att både Stadsmissionen och Våra bröder sysslar med socialt internationellt hjälparbete. Men detta gör de därför att det är en självklar del av den kristna uppgiften. Stadsmissionen gör, som vi alla känner till, sina insatser främst i Gamla stan här i Stockholm. Våra bröder satsar på hjälparbete i det Betlehem vars borgmästare nyligen var här på inbjudan av Broderskapsrörelsen. Elias Freij berättade bl. a. om de svårigheter han har att klara finansieringen av den sociala omsorgen i Jesu födelsestad. Han själv och många av invånarna är kristna. De får inget stöd från arabiska stater eller muslimska sammanslutningar, och de hålls kort av de judiska grupperna. Om man skulle berätta för Elias Freij att skattemyndigheterna i Sverige anser att det kristna hjälparbetet i Betlehem bland handikappade palestinska barn inte kan ses som en religiöst betingad verksamhet, skulle han inte tro att vi är riktigt kloka.

Självfallet kan inte finansministern lastas för ett sådant synsätt. Men man undrar om inte skattemyndigheterna, om de nu är alldeles obekanta med det kyrkliga livet i Sverige, skulle kunna ta kontakt med någon som har sådana kunskaper och som kan verifiera att Stockholms stadsmission och Våra bröder faktiskt är kristna organisationer. En av dessa har retroaktivt krävts på moms för sju år med 438 000 kr., vilket blir en årlig kostnad av ca 60 000–75 000 kr. Självfallet är det alldeles främmande för dessa organisationer att smita från skatt. Men frågan gäller alltså om deras verksamhet inte har religiös karaktär. Jag vill hävda detta, och jag tror inte att någon med kunskaper på området bestrider det.

Överläggningen var härmed avslutad.

9 § Svar på fråga 1982/83:417 om åtgärder för att förkorta utredningstiderna vid riks-försäkringsverket

Anf. 11 Socialminister STEN ANDERSSON:

Fru talman! Ella Johnsson har frågat mig vilka åtgärder jag är beredd att vidta för att förkorta utredningstiderna vid riks-försäkringsverket i bullerskadeärenden enligt lagen om yrkesskade-försäkring.

De långa utredningstiderna för denna typ av yrkesskadeärenden beror främst på att det är långa väntetider för att få nödvändiga undersökningar gjorda vid öronklinikerna. Däremot tar det i allmänhet högst två månader för riks-försäkringsverket att skaffa in de uppgifter som behövs utöver den rent medicinska bedömningen av bullerskadans omfattning.

Det är naturligtvis angeläget att få ner väntetiderna och skapa möjligheter för en snabb och effektiv handläggning av sådana här ärenden hos myndigheterna. Ansvar för vilka resurser som finns vid öronklinik och andra former av specialistvård åvilar emellertid landstingen i egenskap av sjukvårdshuvudmän, och de har att avväga sina åtgärder till olika vårdbehov.

Väntetiderna är dessutom väldigt olika i olika delar av landet. Riksförsäkringsverket har påpekat de långa väntetiderna hos berörda landsting för att förbättra situationen.

Jag har full förståelse för att det kan vara svårt att sväva i ovisshet om hur ersättningsfrågan kommer att bedömas. Den omständigheten att den skadade får vänta på besked i ersättningsfrågan innebär emellertid inte att han eller hon gör några ekonomiska förluster. Avgörande för rätten till ersättning och ersättningens omfattning är när anmälan om yrkesskadan gjordes – inte tidpunkten för beslutet.

Tilläggas kan att riksförsäkringsverkets handläggning av enskilda ärenden gäller enbart skadefall som skall prövas enligt den yrkesskadelagstiftning som gällde före den 1 juli 1977. Dessa ärenden avtar snabbt i antal.

Anf. 12 ELLA JOHNSON (c):

Fru talman! Jag vill först tacka socialministern för svaret. Den fråga jag ställt gäller människor som erhållit bullerskador på grund av dålig arbetsmiljö och att tiden för att fastställa sådana bullerskador kan uppgå till fem år eller mer. Det gläder mig att socialministern delar mina bekymmer för dessa människor.

De långa utredningstiderna beror på en mycket lång handläggningstid på både försäkringskassorna och riksförsäkringsverkets yrkesskadeavdelning. Därtill kommer bl. a. undersökningar vid de audiologiska avdelningarna. Det har visat sig att det där är mycket långa väntetider, beroende på att det finns för få audiologer. Självfallet uppskattar hörselskadade människor att det görs en noggrann utredning, men de har mycket svårt att acceptera den långa väntetiden. Det är naturligtvis väldigt påfrestande att leva i ovisshet i flera år. Man gör faktiskt också en ekonomisk förlust, för även om man får ersättning i efterhand får man ändå vänta länge på den. Vi vet ju att större delen av livräntan är ATP-grundande, så väntetiden kan ha negativa effekter senare i livet också.

Jag tackar än en gång för svaret och hoppas att socialministern, i den mån han har möjligheter att göra någonting för att ändra på rutinerna, verkligen vill försöka göra det. Det är faktiskt ingen tröst för dem som drabbas att de är färre i antal genom de lagändringar som skett – det är den enskildes lidande vi får se till.

Anf. 13 Socialminister STEN ANDERSSON:

Fru talman! Det var inte min mening att det skulle framstå som att jag betraktar det som någon tröst att antalet människor i den här situationen var litet.

Som jag sade i mitt svar beror de långa väntetiderna inte i första hand på att riksförsäkringsverket drar ut på tiden i sin prövning, utan de beror på att man har så liten kapacitet i vissa landsting då det gäller öronkliniker. Riksförsäkringsverket har varit i kontakt med dels berörda landsting, dels socialstyrelsen för att få dem att öka resurserna. Detta är vad man kan göra från socialdepartementets sida. Vi får bara hoppas att det har en effekt.

Nr 139

Torsdagen den
5 maj 1983

*Om åtgärder för
att förkorta utred-
ningstiderna vid
riksförsäkringsver-
ket*

Torsdagen den
5 maj 1983

*Om åtgärder för
att undvika vissa
försäkringsproces-
ser*

Anf. 14 ELLA JOHNSON (c):

Fru talman! Jag tackar för detta senare inlägg av socialministern. och jag hoppas verkligen att det som socialministern sade om att öka möjligheterna också sker framöver.

Överläggningen var härmed avslutad.

10 § Svar på fråga 1982/83:432 om åtgärder för att undvika vissa försäkringsprocesser

Anf. 15 Socialminister STEN ANDERSSON:

Fru talman! Karin Ahrlund har frågat mig om jag är beredd att föreslå åtgärder för att undvika att försäkringsprocesser om indragning av beviljat sjukbidrag oskäligt drabbar försäkringstagaren under en lång handläggnings-tid i försäkringsrätten.

Enligt lagen om allmän försäkring skall sjukbidrag beviljas i stället för förtidspension i de fall nedsättningen av den försäkrades arbetsförmåga inte bedöms varaktig men det kan antas att den blir bestående för avsevärd tid. Sjukbidrag skall beviljas endast för viss tid.

De allmänna försäkringskassorna beviljar i allmänhet sjukbidrag för ett eller två år i taget. Därefter måste en förnyad prövning göras av den försäkrades arbetsförmåga. Detta innebär att en ny ansökan måste göras och försäkringskassan måste förutsättningslöst pröva i vilken grad arbetsförmågan är nedsatt och för hur lång tid en eventuell nedsättning kan tänkas bli bestående.

I de fall den sökande inte är nöjd med försäkringskassans bedömning kan beslutet överklagas hos försäkringsrätt.

Försäkringsrätterna har tidigare haft en ständigt stigande måltillströmning och växande väntetider. Riksdagen beslutade under förra året om vissa åtgärder för att komma till rätta med dessa problem. Åtgärderna innebar bl. a. ett utökat omprövningsförfarande vid de allmänna försäkringskassorna. Dessa åtgärder har medfört att väntetiderna i försäkringsrätterna minskat under det senaste året och förväntas minska ytterligare under kommande år.

Till detta skall läggas att försäkringsrätterna har ett prioriteringsförfarande som innebär att förtur kan beviljas i de fall ersättningsfrågan har avgörande betydelse för den försäkrades försörjning. I dessa fall kan alltså ärendet avgöras utan längre väntetid.

Mot bakgrund av de förbättringar av arbetsläget hos försäkringsrätterna som således har skett har jag inte f. n. några planer på att föreslå nya åtgärder på detta område.

Anf. 16 KARIN AHRLAND (fp):

Fru talman! Jag tackar socialministern för svaret.

Man kan ju ha olika skäl för att ställa frågor i riksdagen. Ibland är det fråga om att kritisera samhället eller företeelser, ibland är det fråga om att kritisera regeringen eller enskilda statsråd. Jag vill genast säga att det i detta fall inte är fråga om att jag vill kritisera Sten Andersson. Jag tror att vi har ett gemensamt intresse av ett allvarligt resonemang.

Det väsentliga i den fråga jag ställde är inte heller enbart frågan om handläggningstiden. Den är i och för sig viktig, eftersom långa handläggningstider, som är psykiskt pressande för alla människor som det gäller, ändå måste anses vara extra pressande för människor som just på grund av handikapp har en osäkrare tillvaro än vi andra. Jag hoppas alltså att väntetiderna kommer att fortsätta att minska.

Min fråga är, som nog Sten Andersson anat, föranledd av ett enskilt fall, och det kan vi inte diskutera i riksdagen. Men eftersom det tyvärr säkert inte är ett unikt fall, ger det anledning till flera frågeställningar, som åtminstone är värda att uppmärksammas.

Om en människa saknar ben, har hon av fysiska skäl större svårigheter att klara sig i den dagliga livsföringen än en person med friska ben. Det ger henne ett handikapp, och det krävs särskilda åtgärder för att hon skall få en chans till samma livsvillkor som andra. Man kan med säkerhet utgå från att hon får betydande merutgifter för att kunna ha samma livsföring som vi andra. Jag hoppas att Sten Andersson är ense med mig om att hon bör vara berättigad till handikappersättning.

Det kan av skilda skäl finnas ett visst fog för att man inte skall ha både sjukbidrag och studiemedel på samma gång, men man borde kunna ha endera plus handikappersättning. Kan vi inte vara eniga om att det inte kan vara rimligt att slentrianmässigt begära av en ung människa med handikapp att hon inom några år efter grundskolans slut bör ha skaffat sig en lämplig yrkesutbildning? Är vi inte ense om att handikapp inte skall hindra unga människor från att få den utbildning de vill ha på samma villkor som andra?

Till sist, fru talman! Jag ställde frågan såsom jag gjorde därför att jag tror att det trots allt kan påskynda en process. Jag tror att varje belysning av sådana här frågor kan hjälpa till så att vi får rimligare och snabbare beslut i många enskilda ärenden.

Anf. 17 Socialminister STEN ANDERSSON:

Fru talman! Jag tror att Karin Ahrland och jag i allt väsentligt är överens.

Karin Ahrland sade att vi inte kan diskutera ett enskilt ärende, och sedan gick hon över till att göra det. Jag vill bara säga att jag träffade den flickan som fru Ahrland måste ha åsyftat och hennes föräldrar, som sökte upp mig den 1 maj. Jag är alltså ganska väl insatt i ärendet. Jag har också en bestämd personlig uppfattning, som jag emellertid inte skall ge uttryck åt.

Nu provas detta ärende. Det gäller inte handikappersättningen –

Nr 139

Torsdagen den
5 maj 1983

*Om åtgärder för
att undvika vissa
försäkringsprocesser*

Torsdagen den
5 maj 1983

*Om åtgärder för
att undvika utnytt-
jande av sjukpen-
ningförsäkringen
vid fackliga strids-
åtgärder*

indragningen av denna har vederbörande inte besvärat sig över – utan det gäller sjukbidraget. Frågan kommer upp i försäkringsrätten i Umeå den 20 maj, och då får vi se hur det går.

Anf. 18 KARIN AHRLAND (fp):

Fru talman! Jag hoppas att Sten Anderssons personliga uppfattning, som han inte får ge uttryck för här, stämmer överens med min, som jag får ge uttryck för här. Jag tycker alltså att detta är ett tråkigt fall i svensk socialhistoria. Det borde rättas till.

Överläggningen var härmed avslutad.

11 § Svar på fråga 1982/83:463 om åtgärder för att undvika utnyttjande av sjukpenningförsäkringen vid fackliga stridsåtgärder

Anf. 19 Socialminister STEN ANDERSSON:

Fru talman! Per Unckel har frågat mig vilka förändringar i lagen om allmän försäkring jag anser påkallade för att undvika att sjukpenningförsäkringen utnyttjas för att finansiera fackliga stridsåtgärder.

En förutsättning för rätt till sjukpenning enligt lagen om allmän försäkring är att arbetsförmågan på grund av sjukdom är nedsatt med minst hälften. Lagreglerna är helt klara på den punkten och medger alltså inte att sjukpenningförsäkringen utnyttjas i andra sammanhang. Några lagändringar behövs därför inte.

Vid varje sjukdomsfall måste den som gör anspråk på sjukpenning avlämna en försäkran till försäkringskassan angående sin frånvaro från arbetet och sjukdomens art. Det är sedan kassans uppgift att införskaffa den utredning som eventuellt ytterligare behövs för att kunna bedöma rätten till sjukpenning.

Anf. 20 PER UNCKEL (m):

Fru talman! Jag ber att få tacka statsrådet för svaret på min fråga. Får jag för egen del säga följande.

Den konflikt som nu pågår på DN och Expressen är enligt min mening ett otillständigt övergrepp på DN:s och Expressens läsaress rätt till information. I grunden hotar sådana aktioner en av demokratins hörnpelare.

I strid med gällande fredsavtal går grafiker ut i en konflikt som man inte ens vågar kalla vid dess rätta namn. Dessa grafikernas aktion står i djupaste kontrast med den tradition som under årens lopp utvecklats på svensk arbetsmarknad och som i stort förmått att förena de anställdas rätt till konflikt för bättre löner och arbetsvillkor med allmänhetens och konsumenternas intresse att kunna köpa billiga produkter, på tid och plats som man själv bestämmer.

De s. k. sjuka grafikernas övergrepp förstärks av att det bekostas med allmänna medel. I en tid då samhällsekonomi kräver extrem återhållsamhet

och då allehanda besparingar också inom sjukförsäkringssystemet diskuteras, finner vissa DN-grafiker tydligen det förenligt med sina intressen att tära på sjukvårdsresurserna genom att via dessa finansiera sin egen avtalsstridiga konflikt. Det är, fru talman, osolidariskt gentemot dem som verkligen behöver det allmännas bistånd och f. ö. inte minst mot de grafiker som verkligen är eller kan komma att bli sjuka.

Staten kan rimligen inte stillatigande åse hur sociala skyddsanordningar missbrukas. Ett markerat och personligt avståndstagande från socialministerens sida nu här i kammaren från vad som sker på DN borde vara ett minimum. Men därutöver finns det, fru talman, skäl att undersöka vilka åtgärder som faktiskt kan behöva vidtas för att sjukförsäkringssystemet skall kunna bli mindre lättillgängligt för missbruk av människor utan omdöme, människor som inte inser att systemet bygger på hederlighet och solidaritet med dem som verkligen drabbas kännbart av ohälsa. Karensdagar eller någon form av självrisk vid sjukförsäkringen hade nog gjort återhållsamheten större i Dagens Nyheters sätter.

Statsrådet Anderssons svar saknar slutsatser också i den här delen. Några ändringar behövs inte, hävdar Sten Andersson, medan missbruket fortsätter. Vad är det som behövs för att Sten Andersson skall reagera i konkreta former?

Till sist, fru talman! Försäkringskassan har redan i dag möjlighet att begära det läkarintyg som behövs för att i tveksamma fall skapa klarhet om sjukdom verkligen föreligger. Att denna rättighet måste utnyttjas, när kassans resurser missbrukas på det sätt som nu är fallet, är nästan för självklart för att behöva påpekas. Det kunde gott Sten Andersson ha kostat på sig att understryka.

Anf. 21 Socialminister STEN ANDERSSON:

Fru talman! Det är ändå så många moderata riksdagsmän som har pryat som statsråd nere i kanslihuset att de kunnat tala om för Per Unckel att jag inte har rätt att yttra mig i ett enskilt ärende, och det är just vad Per Unckel begär av mig. De hade också kunnat berätta att om jag funnit anledning att gå in i detta, då hade det varit ministerstyre.

Vad jag har sagt är att lagen är alldeles klar och otvetydig: att använda sjukskrivning som stridsåtgärd i en facklig konflikt är olagligt.

Jag har också sagt att de åtgärder som finns tillgängliga för försäkringskassorna för att komma till rätta med missbruk är lika klara. Försäkringskassan skall skaffa in den utredning som behövs i varje särskilt fall för att bedöma rätten till sjukpenning. Det kan ske på olika sätt. Författningen anger följande möjligheter:

1. att infordra försäkringen för sjukpenning,
2. att infordra intyg från behandlande läkare,
3. att göra förfrågan hos den försäkrade, hans arbetsgivare, läkare eller annan samt
4. att besöka den försäkrade.

*Om åtgärder för
att undvika umytt-
jande av sjukpen-
ningförsäkringen
vid fackliga strids-
åtgärder*

Detta räcker gott och väl, och man måste vara illa förtjust i krängel och övervakande byråkrati för att vilja bygga ut detta ytterligare. Men jag trodde inte att herr Unckel tillhörde just den kategorin.

Anf. 22 PER UNCKEL (m):

Fru talman! Nej, det gör jag inte heller. Men jag tillhör den kategori som tycker att de sjuka i det här samhället har rätt att få sina rättigheter respekterade och få sina sjukförsäkringsavgifter reserverade till ersättning vid sjukdom.

Jag vet, Sten Andersson, att det finns möjligheter i dag att beivra missbruk. Likväl pågår missbruket. Konflikten vid Dagens Nyheter, som inte alls kallas konflikt av de grafiker som nu uppenbarligen sjukskriver sig på löpande band, fortgår. Och Sten Andersson säger att allting är bra som det är.

Borde inte Sten Andersson dra någon slutsats med anledning av det som nu inträffar på Dagens Nyheter/Expressen? Borde man inte överväga vilka åtgärder som behöver sättas in för att förhindra det missbruk som just nu går ut över DN/Expressen-läsarnas rätt till information liksom över möjligheterna för dem som är sjuka i vårt samhälle att få sina rättigheter tillgodosedda?

Anf. 23 Socialminister STEN ANDERSSON:

Fru talman! Per Unckel talar om respekt för de sjuka men vill införa karensdagar för dem. Per Unckel är väl den enda moderata riksdagsmannen i den här kammaren som numera vill göra det, för partiet har övergivit denna ståndpunkt. Jag tycker inte att det innebär någon vidare respekt för de människor som är sjuka att förhindra att de får ersättning, sjukpenning under sin sjukdom.

Sedan: Per Unckels inlägg förvånar mig.

För det första vet Per Unckel att svaret på frågan är givet. Det borde vara en elementär kunskap för en riksdagsman – i varje fall för en riksdagsman med det mycket stora intresse för socialförsäkringar som Per Unckel har visat. Lagen är klar och entydig.

För det andra är jag förhindrad att gå in i det enskilda fall som Per Unckel återvänder till.

För det tredje är fackföreningsrörelsens ståndpunkt alldeles klar och entydig: man fördömer sådana här stridsåtgärder.

Nu börjar jag fundera på om det trots allt inte är något annat som Per Unckel är ute efter – att komma åt hela fackföreningsrörelsen. Vad var det Tegnéér sade – det unckelt sagda är det unckelt tänkta?

Anf. 24 PER UNCKEL (m):

Fru talman! Den vitsen har många misslyckats med före Sten Andersson. Men den får väl användas en gång till, för att Sten Andersson skall få nöjet att komma in i samma gäng som dem som prövat tidigare.

Nej, jag är inte ute efter fackföreningsrörelsen, Sten Andersson. Jag är

glad åt att fackföreningsrörelsen fördömer det som händer på Dagens Nyheter. Däremot är jag upprörd över att socialministern stillatigande kan åse att missbruk av sjukförsäkringen sker, utan att reflektera över vilka åtgärder han borde vidta. När vi moderater vill införa ökad självrisk i sjukförsäkringen – för att nu vara exakt, Sten Andersson – så är det för att de pengar som finns inom systemet skall kunna komma dem till godo som verkligen behöver dem. Men det tänkande som Sten Andersson ger uttryck för innebär att pengar dräncras ut ur systemet för sådant som pengarna aldrig någonsin har varit avsedda för. Dessutom får DN- och Expressenläsarna inte rätt till en tidning, vilket inte gör saken mindre allvarlig.

Anf. 25 Socialminister STEN ANDERSSON:

Fru talman! Jag fördömer allt missbruk av sjukförsäkringen – det är en självklarhet. Men med det regelverk som i dag existerar finns det alla möjligheter att ingripa mot detta missbruk. Det är vad jag har sagt.

Sedan rymms det tydligen i Per Unckel en riktig liten byråkrat, som vill bygga på med nya regler där regler redan finns.

Anf. 26 PER UNCKEL (m):

Fru talman! Sten Andersson lyssnar tydligen inte på vad jag säger. Vad jag har hävdad är att det borde vara vår gemensamma skyldighet att utnyttja de möjligheter som den nuvarande lagstiftningen ger för att förhindra missbruk. Det innebär inga nya regler. Men därutöver tror jag att man behöver se över systemet för att se till att pengarna räcker till vad de faktiskt måste användas för. Ökad självrisk, Sten Andersson, är inte ökad byråkrati – men däremot hänsyn till dem som verkligen är sjuka.

Anf. 27 Socialminister STEN ANDERSSON:

Fru talman! Nu har Per Unckel gått in på ett annat ämne, och det får vi säkert tillfälle att diskutera senare.

Överläggningen var härmed avslutad.

12 § Föredrogs och hänvisades

Motionerna

1982/83:2415 till socialutskottet

1982/83:2416 yrkandena 1, 6 och 7 till socialförsäkringsutskottet
i övrigt till socialutskottet

13 § Föredrogs men bordlades åter

Konstitutionsutskottets betänkanden 1982/83:29 och 33

Kulturutskottets betänkande 1982/83:24

Nr 139

**Torsdagen den
5 maj 1983**

*Om åtgärder för
att undvika utnytt-
jande av sjukpen-
ningförsäkringen
vid fackliga strids-
åtgärder*

Torsdagen den
5 maj 1983

*Statens järnvägars
verksamhet, m. m.*

Föredrogs
trafikutskottets betänkanden
1982/83:15 om anslag till Järnvägar m. m. (prop. 1982/83:100 delvis) och
1982/83:18 om anslag till Transportrådet (prop. 1982/83:100 delvis).

Anf. 28 FÖRSTE VICE TALMANNEN:

Trafikutskottets betänkanden 15 och 18 debatteras i ett sammanhang, och yrkanden beträffande båda dessa betänkanden får framställas under den gemensamma överläggningen.

Anf. 29 ROLF CLARKSON (m):

Fru talman! Jag skall i detta anförande tala för de moderata reservationerna 1 och 13 till trafikutskottets betänkande nr 15 om anslag till järnvägar m. m.

Min kollega Per Stenmarck kommer i ett senare anförande att presentera den moderata synen på SJ som affärsverk och dess roll i den svenska transportsektorn.

Ett av huvudmomenten i 1979 års trafikpolitiska beslut var frågan om SJ:s verksamhet. Strukturplanen av 1980 var en uppföljning och syftade till att ge SJ möjlighet att genom årliga reala investeringsökningar på 5 % och andra parallella åtgärder uppnå lönsamhet senast budgetåret 1983/84. I dag vet vi att detta tidsmål är orealistiskt och att SJ blir en allt tyngre börda för staten och skattebetalarna och att övriga transportgrenar känner sig hotade av att på detta sätt – dvs. genom statens ständiga täckningar av SJ:s årsunderskott på många hundra miljoner – bli utkonkurrerade.

De senaste åren visar underskotten ständigt stigande tal. Endast en gång sedan 1969/70 har SJ lyckats uppfylla förräntningskravet, och i fjol visade SJ en förlust före bokslutsdispositioner – men inkl. förräntningskravet – på 675 milj. kr. Det orimliga i utvecklingen visas av det faktum att sedan 1969 uppgår SJ:s förluster till ungefär 3 500 milj. kr. Samtidigt med detta har kostnaderna för det ersättningsberättigade nätet stigit till nära 1 000 miljoner. Trots strukturplanen och de goda investeringarna, som på grund av denna tillförs SJ, fortsätter förlusterna att stiga, och det ligger verkligen fara i dröjsmålet. SJ:s egen prognos talar om förlustsiffror på mellan 541 och 721 miljoner för innevarande budgetår, men externa bedömare tror att underskotten i framtiden blir än större.

I detta läge föreslår regeringen en finansiell rekonstruktion av SJ – startkapitalet föreslås nedskrivet med 1 000 miljoner, vilket får till resultat att förräntningskravet blir 120 miljoner mindre och att SJ:s kostnader för avskrivningar reduceras. Vidare skrivs den s. k. uppskrivningsfonden på 1 240 miljoner bort. Vi moderater säger i princip ja till dessa åtgärder, men vi vill vänta med dem tills SJ har visat vilka kraftfulla besparings- och rationaliseringsåtgärder man kommer att genomföra. Utan detta krav på SJ fruktar vi att nedskrivningarna bara blir ett par i raden av flera sådana i

framtiden, och det finner vi olämpligt av många skäl.

Riksdagen och skattebetalarna får inte genom för statskassan kosmetiska och illusoriska åtgärder bringas att tro att SJ går bättre – kostnaderna för statskassan av SJ:s underskott blir ju inte mindre för att man fräschar upp balansräkningen på detta sätt. Det innebär också att staten alltid får vara med och täcka förlusterna men aldrig dela på de förhoppningsvis en gång-i-framtiden uppkommande vinsterna. Staten som företagsägare kan väl inte låsas fast i den roll som redan Statsföretag, Svenska Varv och Zenit ger den.

Övriga rekonstruktionsförslag biträder vi, dvs. överförandet av malmbanan och ett antal andra banor till det ersättningsberättigade nätet, m. m.

Som jag tidigare sagt, kommer de föreslagna bokslutsdispositionerna att i realiteten bibehålla de årliga kostnaderna för staten. SJ:s egen påbörjade omstrukturering inleds på några områden, vilket enligt vår uppfattning är otillräckligt. Vi vill att SJ visar och bevisar att dess eget rekonstruktionsarbete när det gäller att uppfylla villkoren i strukturplanen är framgångsrikt – och med det menas att SJ:s verksamhet visar överskott eller i varje fall nollresultat.

Bara för att visa för SJ hur allvarligt vi i moderata samlingspartiet ser på förlusterna i SJ i en tid då budgetunderskotten når svindlande höjder, anger vi några hårdföra vägar för att uppnå besparingar på 150 miljoner. Vi kan naturligtvis inte åta oss att som utomstående precisera hur SJ skall kunna spara 150 miljoner, utan vi överläter detta åt företagsledningen. Men innan vi går med på den fullständiga finansiella rekonstruktionen av SJ vill vi se konkreta handlingsprogram för eliminerandet av underskotten, utslagna över en flerårig period.

För att undvika en onödig ordväxling om den verkliga storleken på vårt moderata besparingsförslag till anslaget D 2 – dvs. ersättning till statens järnvägar för vissa tjänster m. m. – får jag anföra följande:

Regeringen har i årets budgetproposition gett innehållet i detta anslagsyrkande en annorlunda substans – kontot har utökats med ett antal nya delposter, vilka hittills har getts SJ på annat sätt.

Regeringens förslag ser ut så här:

drift av det ersättningsberättigade bannätet m. m.	934 milj. kr
drift av föreslagen utvidgning av det ersättningsberättigade bannätet	240 "
olönsamma stationer	3 "
trafiksäkerhetsåtgärder vid järnvägs korsningar	12,6 "
övriga kostnader för järnvägs korsningar	33,4 "
fortsatta rabattåtgärder i persontrafik	240 "
	1 463 milj. kr.

Torsdagen den
5 maj 1983

*Statens järnvägars
verksamhet, m. m.*

De nya beräkningsgrunderna för anslaget D 2 ger en ökning från 874 till 1 463 miljoner. Hade vi haft nuvarande beräkningsgrunder skulle anslaget 1983/84 reduceras med 240 miljoner för diverse rabattåtgärder.

Vidare har regeringen valt att för utvidgningen av c-nätet anslå ytterligare 240 miljoner vid anslaget D 2. Vi tycker att den gamla metoden att anslå medel för sådana kostnader i efterhand, när man vet den verkliga storleken på dessa, är bättre och vill att vi skall återgå till den.

Hur man nu än gör är detta i realiteten en bokföringsteknisk fråga. Emellertid medförde dessa ovanliga budgettekniska förändringar att vår besparingsmotion, som vi menade – vilket f. ö. framgår av textinnehållet – skulle avse besparingar på 150 miljoner, kunnat tolkas så, att den ger ett budgetutslag på drygt 600 miljoner, vilket av ogina tolkas så att vi föreslår indragning av större delen av det ersättningsberättigade nätet. Jag förklarar nu att detta ingalunda varit vår avsikt, och i reservation nr 13 preciserar vi vårt yrkande om besparing under anslaget D 2. Vi föreslår att anslaget utgår med 1 313 000 000 kr., vilket alltså är 150 miljoner mindre än de 1 463 000 000 kr. som regeringen anbefaller.

Att vi från moderat håll visar en i anslagsrekonstruktionsfrågan mera restriktiv hållning än övriga partier beror helt och hållet på de företagsekonomiska synsätt som jag angivit i mitt anförande. Vi är medvetna om att företaget SJ i flera avseenden oförskyllt dignar under bördor som omständigheter utanför dess egen kontroll pålagt företaget.

Vi har under en lång efterkrigsperiod – och med "vi" menar jag regering och riksdag – låtit SJ förfalla genom att hålla tillbaka medel för en successiv förnyelse av anläggningstillgångar av skilda slag och genom att pålägga det en verksamhet av sådan omfattning och art att den i långa loppet blivit alltför betungande.

Till detta kommer också lågkonjunkturen, som särskilt drabbat de näringar där SJ haft ett betydande transportarbete att utföra. Även andra svårigheter har hopat sig – ett generationsskifte håller på att ske inom den stora personalstyrkan, och t. o. m. tidvis ovanligt bistra klimatförhållanden har påverkat SJ:s drift och allmänhetens tilltro till dess förmåga att snabbt, säkert och tidtabellsenligt utföra sin trafik.

Allt detta sammantaget blir en dyster bild att måla upp och måste därför efterföljas av en försäkran att vi ser hoppgivande tecken för framtiden. SJ omorganiserar sig, marknadsorienterar sig, nya idéer entusiasmerar både äldre anställda och nyanställda – allt visar på en "go" i företaget som ger framtidstro. Det är därför det är så viktigt att staten inte hjälper till på ett sätt som avtrubbar alla de tiotusentals SJ-anställdas krav på sig själva och företaget. SJ har många konkurrenser som bara har egna ben att stå på, och dem kan man bara klara om man har motsvarande fighting spirit. Vi moderater ser gärna ett blomstrande statens järnvägar, så att svenska folket kan känna stolthet över sin egen järnväg.

Jag yrkar nu, fru talman, bifall till reservationerna 1 och 13 i utskottets betänkande i denna fråga.

Anf. 30 RUNE TORWALD (c):

Fru talman! För att ge en bild av hur snabbt efterfrågan på persontransporter har förändrats skulle jag – liksom jag gjorde vid den trafikpolitiska debatten den 1 juli 1979 – vilja återge sista versen i Pälle Nävers dikt "Moster Lena på Skogen":

"Men nu är Lenas tid förbi
och hennes stuga riven . .
I skyn ett flygplans ilska skri
skär in den nya given
för oss, som välfärdsarvet fått
av gråa, glömda fäder,
som för sin enda långfärd blott
behövde fyra bräder"

Detta var alltså vardagsmänniskans situation för bara en dryg mansålder sedan. Alla vet vilken enorm förändring som skett på dessa drygt 50 år. Men nu står vi faktiskt inför en annan lika radikal förändring av trafikservicen i många glesbygder: persontrafiken kommer att vara nedlagd på mer än 200 mil glesbygdsvägar vid halvårsskiftet 1985, om utskottsmajoriteten skulle vinna kammarens gehör här i dag.

Varför tror jag detta? Jo, den som granskar utskottsmajoritetens förslag beträffande länshuvudmannens villkor för ett eventuellt övertagande av det ekonomiska ansvaret för persontrafiken på de järnvägar som inte ingår i riksnätet kan inte undgå att konstatera, att staten är mycket generös mot länshuvudmännen, om dessa väljer att flytta över nuvarande persontrafik till buss. Däremot ger staten knappast något reellt stöd till de huvudmän som skulle önska välja fortsatt persontrafik på järnväg, därför att detta alternativ skulle ha betydande fördelar ur såväl service- som miljösynpunkt.

Det är också klart att regeringen står bakom utskottsmajoritetens uppenbara önskan att lägga ned de järnvägar som inte ingår i riksnätet. Jag har en gång för några år sedan betecknat generaldirektör Norrbom såsom en järnvägens begravningsentreprenör. Numera tycks transportrådets chef, av gjorda uttalanden i massmedia att döma, med tillfredsställelse fungera som dödgrävare även gentemot de järnvägslinjer som inte ingår i riksnätet.

I budgetpropositionen säger kommunikationsministern: "Huvudman som överväger fortsatt trafik på järnväg skall förhandla med SJ om villkoren. Därefter får SJ redovisa resultatet av förhandlingarna till transportrådet som vidarebehandlar ärendet och överlämnar det till regeringen."

På annat ställe anges att huvudmannens ställningstagande bör föreligga före utgången av år 1984. Men vad gör transportrådet? Jo, man gör egna klart tendensiösa utredningar och kräver relativt snabba ställningstaganden av huvudmännen. Att jag inte är ensam om att kritisera transportrådets agerande visar ett inlägg i gårdagens Göteborgs-Posten av docenten i nationalekonomi vid Göteborgs universitet Bo Sandelin.

Transportrådet har alltså varken avvaktat riksdagens beslut om eventuella nya riktlinjer för huvudmannens ersättning till SJ vid fortsatt spårbunden persontrafik eller gett dessa en rimlig chans att ta upp förhandlingar med SJ

Torsdagen den
5 maj 1983

*Statens järnvägars
verksamhet, m. m.*

om tidtabeller, ersättningar etc. Vi i centern finner detta förfaringssätt olämpligt och stridande mot nyss citerade uttalande av kommunikationsministern.

Å andra sidan röjer antagligen en formulering på s. 18 i trafikutskottets betänkande nr 15 såväl statsrådets som utskottsmajoritetens verkliga avsikter: "För att underlätta överflyttning till buss av trafik i lokala och regionala tåg—". Några reella åtgärder för att bibehålla spårbunden trafik föreslås däremot inte, trots att riksdagen vid ett flertal tillfällen uttalat dels att spårbunden trafik skall prioriteras, dels att någon kostnadsöverflyttning till länshuvudmännen inte får ske.

Ja, men – kanske någon invänder – nog har väl kommunikationsministern visat sin goda vilja, genom att lova att staten skall stå för en upprustning till godtagbar standard, om huvudmännen vill behålla persontrafiken på en nedläggningshotad bandel? Ja, detta är ju bra, men man smiter dock undan från det löpande banunderhållet.

Men vilka reella möjligheter har huvudmännen att välja bibehållen spårbunden trafik? De får ju då – utan något som helst statligt stöd – betala SJ full ersättning för det underskott som uppkommer. Väljer huvudmannen att i stället flytta över persontrafiken till buss, får han däremot årliga bussbidrag med ca 2:50 kr. per busskilometer ingående i basutbudet, dvs. ca 5 000 kr. per vägkilometer och år. Men dessutom får han under fem år en ersättning av staten motsvarande den beräknade årliga förlusten vid fortsatt persontrafik på järnväg. Detta innebär att ingen huvudman har ekonomisk möjlighet att välja fortsatt spårbunden persontrafik. Därmed slipper också regeringen att infria sitt löfte om upprustning. Jag skulle vilja likna detta löfte vid att erbjuda en törstande ökenvandrare en tom skopa. Så länge han inte samtidigt får något vatten i skopan, har han inte heller någon nytta av den – om den än vore förgylld!

Jag hävdar alltså, att kommunikationsministerns – till synes generösa – löfte om en upprustning av banan på statens bekostnad är av noll och intet värde, så länge som staten inte ger något stöd till driften av persontrafik på järnväg.

Vad vill då centern göra åt detta? Vi har noterat att samtliga e-nätsbanor under budgetåret 1983/84 kommer att gå med ett genomsnittligt underskott på 160 000–170 000 kr. per bankilometer. Men för fulldriftsbanorna utanför riksnätet uppgår underskottet genomsnittligt bara till ca 100 000 kr. per bankilometer, varav ungefär två tredjedelar torde avse persontrafiken.

Centern kräver mot denna bakgrund ett statligt bidrag på 20 kr. per tågkilometer. För basutbudet, som är tre dubbelturer måndag–fredag och två dubbelturer lördag–söndag, innebär detta ett årligt statsbidrag på nära 40 000 kr. per bankilometer. Detta motsvarar alltså ungefär hälften av det genomsnittliga årliga underskottet för persontrafiken på dessa banor. Bidraget är visserligen betydligt generösare än bussbidraget, men detta anser vi vara ett naturligt uttryck för samhällets prioritering av spårbunden, miljövänlig och energisnål kollektiv persontrafik.

Bilden på kammarens bildskärm visar ett par detaljer som jag vill

understryka. Drygt 700 mil ingår i e-nätet. Enligt budgeten är den genomsnittliga förlusten på persontrafiken i runt tal 120 000 kr. per bankilometer. De banor som inte ingår i riksnätet utgör ungefär 300 mil. Där är förlusten på persontrafiken ca 70 000 kr. per bankilometer.

Centerns förslag för ett basutbud ger ca 39 000 kr. per kilometer. Jag tycker att det är väsentligt att man har dessa genomsnittssiffror i minnet.

Centerns förslag motverkar markant även den kostnadsöverbilning från stat till kommun som regeringens och utskottsmajoritetens förslag innebär på sikt, trots att detta strider mot målen för 1979 års trafikpolitiska beslut. Den som verkligen vill slå vakt om glesbygdsvagnvägarna måste därför stödja centerns reservation nr 5.

Skulle vi förlora dagens votering, kan jag försäkra att vi återkommer snarast möjligt och senast under allmänna motionstiden nästa år! Länshuvudmännen har ju faktiskt hela nästa år till förfogande för *sitt* val mellan spårbunden trafik eller ej. Ett bifall till vårt krav av nästa års riksdag skulle ge dem en reell valmöjlighet, som de med regeringens nuvarande förslag helt saknar.

Fru talman! Jag måste nu få vända mig till Rolf Clarkson såsom ledamot av 1981 års separatredevisningssakkunniga och transportrådet samt till hans partiledare Ulf Adelsohn såsom kommunikationsminister åren 1979–1981. Ni är alltså bägge i besittning av speciell sakkunskap inom det område som vi nu diskuterar. Det är därför mycket förvånande att ni bägge vid upprepade tillfällen har hävdat, att ni stöder en nedläggning av de bandelar som inte ingår i riksnätet, därför att detta skulle ge möjligheter till ökade insatser på vägnätet.

Detta är en uppenbar moderat bluff! Sanningen är ju att påkänningen på den statliga budgeten blir större under hela 1980-talet, när ni nu stöder regeringens SJ-förslag, i jämförelse med vad som skulle bli fallet om centerns förslag till statligt stöd till spårbunden kollektivtrafik vinner kammarens bifall. Det framgår av de siffror som jag nyss har redovisat.

I detta sammanhang är det också angeläget framhålla, att det inte bara är banor utanför riksnätet som är hotade. Nej, tvärtom är det så, att även för de tåg som huvudsakligen svarar för lokal och regional persontrafik på riksnätet måste länshuvudmännen inom en nära framtid ta över det ekonomiska ansvaret.

Det finns alltså ytterligare ca 400 mil järnväg, där huvudmännen av ekonomiska skäl kan tvingas acceptera en överflyttning av persontrafiken till landsväg, därför att regeringen och utskottsmajoriteten inte på något sätt stöder spårbunden kollektivtrafik utan i stället "underlättar överflyttning till buss av trafik i lokala och regionala tåg --"

Sammanfattningsvis är det alltså så att spårbunden kollektivtrafik hotas på 600–700 mil järnvägar under de närmaste åren, om inte centerns förslag accepteras av riksdagen i år eller senast nästa år!

Inlandsbanan intar enligt centerns – och uppenbarligen även kommunikationsministerns – uppfattning en särställning bland de olönsamma banorna. På initiativ av centern har riksdagen alltsedan budgetåret 1976/77 anvisat

Nr 139

Torsdagen den
5 maj 1983

*Statens järnvägars
verksamhet, m. m.*

särskilda medel till upprustning av inlandsbanan. Under senare år har anslagen ökat så att de det senaste budgetåret har uppgått till 28 milj. kr. Dessutom har medel anslagits till upprustning av Forsmo–Hoting-banan med anledning av flottningens nedläggning på Ångermanälven. Lokaliseringen av ett militärförband till Arvidsjaur har naturligtvis ytterligare accentuerat berörda bandelars betydelse.

I ett läge där det blir allt angelägnare att reducera oljeimporten genom användning av inhemska bränslen såsom ved och torv, är det uppenbart att inlandsbanans betydelse tilltar, då den har en sträckning just genom några av landets största tillgångar på skog resp. torv. Även när det gäller turismen är det självklart att inlandsbanan får en allt större betydelse.

Men för varje år som går utan att något beslut tas om hela inlandsbanans definitiva införlivande med riksnätet blir banstandarden på ännu ej riksnätshänförliga bandelar allt sämre. Detta är naturligtvis ur alla synpunkter olyckligt. Det är uppenbart att inlandsbanan och dess tre norra bibanor har huvudsakligen interregional betydelse, och enligt det trafikpolitiska beslutet 1979 skall staten f. ö. svara för den interregionala trafiken.

Med hänsyn till vad jag här anfört finner vi det därför angeläget att hela inlandsbanan samt bibanorna Arvidsjaur–Jörn, Storuman–Hälsnäs och Hoting–Forsmo hänförs till riksnätet fr. o. m. budgetåret 1983/84.

Under den trafikpolitiska debatten 1979 underströk Bertil Zachrisson och Georg Danell, såsom företrädare för socialdemokraterna resp. moderaterna, att det var deras bestämda uppfattning att hela inlandsbanan skulle hänföras till riksnätet, även om man just då avstod från att komplettera det av folkpartiregeringen föreslagna riksnätet. Kommunikationsminister Boström har märkligt nog nöjt sig med att inte nu förorda någon *nedläggningsprövning* före 1984 års utgång. Det är verkligen att ta i! Nej, nu är rätta tillfället för sossar och moderater att infria de löften man gav under valrörelsen 1979. Jag avvaktar med spänning de kommande voteringarna under punkt 10 a–e. De kommer att visa om löften från dessa partier är att lita på!

När det gäller övriga banor utanför riksnätet, måste jag tyvärr konstatera att centerns farhågor 1979, att SJ skulle undvika satsningar på dessa bandelar, till fullo besannats. Vi vidhåller vår principiella uppfattning att alla trafikerade bandelar bör ingå i riksnätet och tillstyrker därför alla motioner med sådana krav. Av tidsskäl avstår jag från att närmare utveckla motiven för detta vårt ställningstagande, men dessa har ju utförligt redovisats i såväl motion som reservation från centerpartiets sida.

Nära 100 mil järnväg överförs till det ersättningsberättigade nätet (e-nätet) på regeringens förslag, och det har accepterats av utskottsmajoriteten. Vi i centern motsätter oss överflyttningen, därför att vi befarar att den kan komma att medföra sämre framtida service för berörda kunder. Dessutom uppkommer den märkliga situationen, att Sveriges samtliga fyra järnvägsförbindelser med Norge får en bandel närmast gränsen hänförd till det ersättningsberättigade nätet. Vi förutsätter att regeringen inte avser att lägga ned trafiken på någon av dessa bandelar och finner då den föreslagna bokföringstransaktionen onödig. Vi menar i stället att affärsbanenätet så

långt möjligt bör omfatta sammanhängande sträckor. Dessutom kan man inte heller utesluta att överflyttningen till e-nätet kan göra SJ mindre benäget att effektivisera driften på just dessa bandelar, eftersom man ju under alla förhållanden får täckning av staten för eventuella förluster.

F. ö. saknas dess värre konkreta förslag till rationaliseringsåtgärder på e-nätet för att minska nuvarande höga underskott. Enligt vår mening satsar SJ nu alltför ensidigt på att rationalisera driften på affärsbanenätet. Vi är övertygade om att man i många fall skulle få en större statsfinansiell vinst genom att i stället prioritera vissa rationaliseringar på e-nätet.

Fru talman! Sammanfattningsvis vill jag understryka att centerförslagen *minskar* påkänningarna på den statliga budgeten under 1980-talet, samtidigt som de markant ökar länshuvudmännens möjligheter att utnyttja järnvägarna för persontrafik. Jag yrkar därför bifall till våra reservationer nr 3, 4, 5, 7 och 14, som är fogade till trafikutskottets betänkande 1982/83:15 samt till vår reservation till trafikutskottets betänkande nr 18.

Anf. 31 ROLF CLARKSON (m) replik:

Fru talman! Jag hade inte för avsikt att i debattens början gå in i ett replikskifte med Rune Torwald, men på hans direkta fråga måste jag göra det.

Jag känner Rune Torwald som en ambitiös, beläst och kunnig trafikpolitiker. Därför blev jag förvånad när jag märkte att han i talarstolen förvandlades till någonting annat. Han använde ett språk som kom mig att tro att han inte tillräckligt noga tänkt igenom vad han sade.

När det gäller det ersättningsberättigade nätet vill jag påstå att moderata samlingspartiet inte har någon annan målsättning än centern. Om jag får tala för andra vill jag säga att jag tror att detta gäller även för de andra partierna. Det finns väl ingen här som avsiktligt vill radera det svenska järnvägsnätet, vare sig det gäller riksnätet eller e-nätet. Tvärtom tycker jag, Rune Torwald, att vi genom de förhandlingar som nu anbefalls av regering och riksdag ger demokratin på gräsrotsnivå möjligheter att själv besluta om så viktiga saker som trafikarbetet i regionen. Det har inte sagts att det skall bli nedläggning, utan det har sagts att det skall förhandlas. Syftet med förhandlingarna är naturligtvis att i första hand tillgodose regionens trafikpolitiska intressen. I andra hand är avsikten givetvis – och det är nog så viktigt – att det från samhällsekonomisk synpunkt skall vara den bästa, effektivaste, billigaste och mest serviceinriktade lösningen.

Att i detta avseende framställa moderater, socialdemokrater och andra som nu bildar majoritet som partier som drabbats av nedläggningsraseri är att ange felaktig deklaration på etiketten.

Jag tycker att Rune Torwald skall acceptera den här förklaringen från vår sida. Har Rune Torwald några ytterligare bataljfunderingar, tycker jag att han skall rikta sig till den socialdemokratiska talesmannen i denna fråga. Det är trevligast för oss, Rune Torwald, om bataljen kan stå mellan de socialistiska partierna å ena sidan och de borgerliga å den andra, så att det inte etableras onödiga inbördeskrig.

Nr 139

Torsdagen den
5 maj 1983

*Statens järnvägars
verksamhet, m. m.*

Torsdagen den
5 maj 1983

*Statens järnvägars
verksamhet, m. m.*

Anf. 32 RUNE TORWALD (c) replik:

Fru talman! Rolf Clarkson säger att det vore trevligast, om vi på den icke-socialistiska sidan kunde bilda ett block mot regeringen. Det tycker också jag. Det är bara det att vi inte befinner oss i den situationen. När det gäller ett par frågor den här våren har det tvärtom varit så, att centern tillsammans med vpk har slagit vakt om glesbygden och dess intressen. Det gäller anslaget till enskilda vägar, där moderaterna tog initiativet och där socialdemokraterna så småningom hängde på och röstade för en sänkning av bidragsnivån.

Nu har vi den stora fråga som vi i dag diskuterar. Det går ju inte att komma ifrån att utskottsmajoriteten anser att man skall underlätta överflyttning av persontrafik till buss, vilket vi från centern inte förespråkar. Alltså är vi inte överens. Centern talar för att vi skall följa vad vi enligt 1979 års trafikpolitiska beslut var eniga om den gången, nämligen att spårbunden kollektivtrafik skall prioriteras av miljö- och energiskäl. Men om man står bakom detta uttalande i dag, måste man också på något sätt prioritera i ekonomiska termer. Att göra det vokabulärt är enkelt. Vi har i ekonomiska termer visat att vi prioriterar spårbunden trafik framför landsvägstrafik genom att vilja ge länshuvudmännen ett bättre bidrag om de väljer järnvägen än om de väljer bussen.

Jag konstaterar att moderaterna, både här och vid debatter ute i landet som jag har fått rapporter från, har hävdat att man icke är beredd att lägga en krona på olönsamma järnvägar. Det har man heller inte gjort här i utskottet, utan om de olönsamma järnvägarna utanför riksnätet inte kan klara sig och gå ihop skall de läggas ner – om inte huvudmännen tar hela ansvaret. Men det innebär ju en enorm kostnadsövertäckning på länshuvudmännen, vilket de inte klarar utan höjningar av de kommunala utdebiteringarna. Jag har en känsla av att moderaterna inte har varit särskilt villiga att medverka till höjda utdebiteringar.

Jag anser att detta också borde strida mot 1979 års beslut, där det står klart ut sagt i enighet att dessa åtgärder inte skall få innebära någon kostnadsövertäckning från stat till kommun. Jag är dock så ärlig att jag erkänner att även vårt förslag innebär en viss kostnadsövertäckning på kommunen, men en betydligt mindre än den som blir följden om utskottsmajoriteten vinner i dag.

Anf. 33 ROLF CLARKSON (m) replik:

Fru talman! Det finns ju delar av och formuleringar i 1979 års trafikpolitiska beslut som vi litet till mans vill ändra på och förbättra. Jag tycker inte att uttrycket "prioritera spårbunden trafik framför annan trafik" längre har sin giltighet. Det är inte säkert – det är tvärtom mycket osäkert – att just sådan trafik av miljömässiga skäl är bättre än landsvägstrafik och busstrafik. När vi talar om avgasföroreningar och sådant vet ju alla att en rälsbuss drar mer än dubbelt så mycket dieselsolja per sträcka som en buss gör. Det finns även många andra saker att tala om, även energimässigt, i detta sammanhang.

Vad vi syftar till är ju att i förhandlingar med de demokratiskt valda regionala beslutsfattarna komma fram till en lösning som är den billigaste och bästa för invånarna i regionen. Att nå fram till en sådan lösning och samtidigt bita sig fast vid ett visst kollektivtransportmedel kan inte vara riktigt, fru talman. Då har man redan från början läst sig. Från moderat sida syftar vi till att se till att kostnaderna för den service medborgarna i samhället vill ha och för de tjänster de kräver skall vara så låga som möjligt. Vi vill som bekant ha sänkta skatter. Vi vill ha bättre service, mer avgifter och större valfrihet i sådana här frågor.

Vi har inte sagt att man skall lägga ner hundratals mil järnvägar, som Rune Torwald påstår. Vi säger: Låt oss förhandla oss fram från statens sida med länshuvudmännen till den bästa lösningen!

Jag vill rikta den som jag hoppas försynta kritiken till Rune Torwald, att jag tycker att centern under hela detta riksmöte hittills har varit alltför populistisk i sitt uppträdande. Det verkar som om det gäller att få ensamrätt att företräda glesbygdsinvånarnas intressen. Men det är ju inte ni som har en dundrande majoritet i de här områdena – vi har väl alla väljare där och måste se till deras intressen på bästa sätt. Det kan ni inte få ha någon specialdestination för.

Anf. 34 RUNE TORWALD (c) replik:

Fru talman! Jag förstår nu att herr Clarkson vill glida undan frågan om prioriteringen av spårbunden trafik. Jag hade ändå förhoppningen att han åtminstone skulle vilja jämställa villkoren, men inte ens detta har han medverkat till. Vi har ju erbjudit mer eller mindre en kompromiss i utskottet, som hade inneburit i stort sett ett jämställande mellan villkoren, men inte heller det var man intresserad av.

Vad moderaterna nu har valt är att medverka till att prioritera busstrafik framför järnvägstrafik. Detta är ett faktum som länshuvudmännen måste hålla sig till när de skall göra sina ekonomiska bedömningar.

Sedan säger herr Clarkson att han visst inte vill lägga ner några glesbygdsjärnvägar. Jag vet inte om han ens *trodde* att det skulle bli några nedläggningar. Men om jag är rätt informerad lär han i går i radion ha sagt att han räknade med att 280 mil glesbygdsjärnvägar skulle försvinna som en effekt av dagens beslut. Den beräkningen är nog ganska riktig, även om jag inte tror att de 280 milen är nedlagda till 1985, eftersom inlandsbanan f. n. är undantagen från nedläggningsprövning.

Vilket är det billigaste sättet att lösa trafiken på? undrade Rolf Clarkson. Ja, det är det som är frågan. Jag håller med om att det för staten på lång sikt kanske är billigast att lasta över bördan på länshuvudmännen, men på kort sikt är det inte det billigaste sättet. De gällande reglerna innebär ju att påkänningarna på statsbudgeten med det förslag som moderaterna i utskottet nu har ställt sig bakom skulle bli i runda tal dubbelt så stora per nedlagd kilometer jämfört med effekterna av det förslag som vi från centerns sida har förordat. En utjämning skulle möjligen uppkomma en bit in på

1990-talet, men då har vi – om ert förslag genomförs – fått en situation då vi inte har några järnvägar kvar.

Förste vice talmannen anmälde att Rolf Clarkson anhöllit att till protokollet få antecknat att han inte ägde rätt till ytterligare replik.

Anf. 35 FÖRSTE VICE TALMANNEN:

Jag får meddela att anslag om kvällsplenum nu har satts upp.

Anf. 36 OLLE GRAHN (fp):

Fru talman! Ett väl fungerande transportväsende är av grundläggande betydelse för varje samhälle. Kraven på transportsystemet gäller inte bara att med ekonomisk effektivitet forsla människor och gods mellan bestämmelseorter. Att få till stånd ett väl fungerande transportväsen är inte bara ett mål i sig utan också ett medel för att uppnå andra mål.

När man strävar efter att utveckla en transportapparat hamnar man obehagligt i konfliktsituationer. Frågan kan t. ex. bli: Skall transportsystemet utvecklas för att påverka industrilokaliseringar och stadsbyggnad, eller skall vägar, järnvägar, flygplatser etc. byggas ut resp. läggas ned allteftersom trafikunderlaget ökar eller minskar? Eller enklare uttryckt: Skall man bygga vägar där folk bor eller där man vill att de skall bo?

Vid närmare påseende är naturligtvis konflikten i betydande utsträckning skenbar. Dels kan det faktiskt hända att politiska, sociala och ekonomiska skäl sammanfaller, dvs. att efterfrågan på transporttjänster är störst där inga sociala eller andra politiska värderingar hindrar att efterfrågan mätas. Dels är det naturligtvis inte möjligt att bygga ut eller nylokalisera om inte transportbehoven utvecklas någorlunda samtidigt. Dessutom påverkar redan befintliga transportleder genom sin blotta existens samhällets investeringar inom andra sektorer.

Om endast de kortsiktiga ekonomisk-politiska målen får vara vägledande, skulle uppenbarligen transportsektorns utbyggnad ske där efterfrågan är störst, för att man därigenom skall få balans på transportmarknaden.

En grundläggande princip för allt arbete med att utveckla transportapparaten måste vara att betrakta den som en hjälpteknik, som inte får tillåtas att leva sitt eget liv, men utan vilken mycket är omöjligt att förverkliga. Utformningen av transportapparaten skall därför inordnas i annat samhällsnyttigt arbete.

Kännetecknande för de mål som utifrån politiska värderingar kan sättas upp för samhällsutvecklingen är att de är ömsesidigt motstridiga. Det effektivaste och billigaste sättet att transportera är t. ex. sällan det bästa ur trafiksäkerhetssynpunkt och kanske inte heller acceptabelt av sociala skäl.

På grund av järnvägens revolutionerande betydelse för näringslivets utveckling och till följd av den grundläggande betydelse den alltsedan uppbyggandet av järnvägsnätet haft för livskraften i både stora och små samhällen i vårt land, har järnvägarnas vidare öden kommit att följas noga

och debatteras mycket livligt. Den nybyggaranda som låg bakom tillkomsten av järnvägarna och den hängivna omvårdnad som en bygd ofta visat "sin" järnväg, har tillsammans med nostalgiska litterära beskrivningar av järnvägarnas kulturella betydelse givit dem en särställning i vårt transportväsen.

När vi nu debatterar järnvägsavsnittet i budgetpropositionens kommunikationsdel så är det ju samtidigt fråga om behandling av ett stort antal motioner av regionalpolitisk karaktär.

Trots antalet reservationer som är fogade till utskottsbetänkandet finns inom utskottet en samsyn i fråga om järnvägsförbindelsernas betydelse som också kommit till uttryck i stora delar av betänkandet.

Föredragande statsrådet återkommer vid flera tillfällen till det trafikpolitiska beslutet, och i stora delar av propositionen utgör också detta beslut grunden för departementets förslag. Jag har därför i huvudsak kunnat stödja majoriteten i de olika avsnitten.

I avsnittet om riksnätets omfattning har av naturliga skäl, och inte minst på grund av alla de motioner som föreligger, överläggningarna i utskottet varit ganska omfattande, och jag vill gärna understryka vad utskottsmajoriteten anfört i denna fråga.

I det trafikpolitiska beslutet anges att persontrafiken skall behållas på riksnätet under överblickbar framtid. I samma beslut anges de bankilometer som skall nedläggningsprövas till 3 100. Utskottet har tidigare förordat att inlandsbanan skall undantas från nedläggningsprövning under ett första skede. Utskottet vidhåller denna uppfattning, samtidigt som utskottet för sin del inte vill utesluta att ytterligare bandelar kan komma att tillföras riksnätet. Jag vill i det sammanhanget betona vikten av att tvärförbindelserna, som förbinder inlandsbanan med stambanan, måste betraktas som nödvändiga förbindelselänkar mellan de båda nord-sydgående bansträckorna.

Beträffande persontrafiken på järnväg som är av lokal och regional karaktär har utskottsmajoriteten anslutit sig till föredragande statsrådets förslag. Utskottet understryker att i de fall huvudmannen vill behålla persontrafiken på en nedläggningsprövad bandel ankommer det på statsmakterna att tillhandahålla erforderliga resurser. Det betyder att staten tar på sig det ekonomiska ansvaret för förnyelse av exempelvis underbyggnad, räls, mötesspår, sliprår, befintliga kontaktledningar och stolpar samt perronger. Det är viktigt att framhålla att besluten om persontrafiken på dessa banor blir decentraliserade och att det ankommer på länshuvudmännen att avgöra huruvida man önskar behålla persontrafiken på järnväg.

I ett avseende har jag inte kunnat biträda utskottsmajoritetens skrivning, och det gäller ställningstagandet till departementschefens förslag om överflyttning av bandelar till det ersättningsberättigade bannätet. I en reservation med Claes Elmstedt som första namn har centern och folkpartiet motsatt sig denna överföring.

Vi menar att förslaget bl. a. skapar oro för banornas framtid hos lokalbefolkningen och att överflyttningen kan innebära minskade investeringar, lägre servicegrad, sämre ekonomiska resultat, efter hand färre turer och slutligen på grund av detta så stora förluster att risken blir stor att

Torsdagen den
5 maj 1983

*Statens järnvägars
verksamhet, m. m.*

vederbörande bana flyttas ur riksnätet och blir föremål för nedläggningsprövning. Vi anser dessutom att affärsbancenätet så långt som möjligt skall omfatta sammanhängande sträckor. Det kan ju inte vara rimligt att en del av en annars lönsam sträcka skall anses vara förlustbringande.

Jag ber att få yrka bifall till reservationerna 3 och 14. I övrigt yrkar jag bifall till utskottets hemställan.

Anf. 37 SVEN HENRICSSON (vpk):

Fru talman! Jag vill gärna börja med att läsa några rader, inte ur något så fint som en dikt, som Rune Torwald läste, men ur moderaternas motion 1927. Där sägs:

”Statens kostnader för det ersättningsberättigade nätet uppgår till ca 1 miljard kronor om året. — — En förnyad prövning av omfattningen av SJ:s bannät snarast är nödvändig. Den bör syfta till att sådana bandelar läggs ned vilka utgör en stor ekonomisk belastning för SJ men bara svarar för en bråkdel av de totala järnvägskostnaderna. Trafiken bör i stället upprätthållas med täta bussturer.”

Detta kan inte missförstås, Rolf Clarkson. Det är klara besked om att moderata samlingspartiet inte är anhängare av att ha kvar t. ex. den trafik som förekommer på inlandsbanan och som ju är av den karaktären att den åtnjuter stöd på grund av att den har ett svagt underlag.

Det finns många brister i SJ:s verksamhet, och organisationen kan säkert bli mycket effektivare. Men samtidigt står det klart att kris och stagnation i samhällsekonomi påverkar transportsektorns ekonomi i negativ riktning. Järnvägen, som i hög grad sysslar med massgodstransporter åt de svenska basindustrierna — malmen, skogen och stålet — har kännning av nedgången i dessa industrier. Konjunktursvängningarna i den kapitalistiska marknadsökonomi ställer järnvägstrafiken inför många svåra problem. Det förhållandet att SJ till skillnad från vägtrafiken måste svara för sin del av infrastrukturen, dvs. banan och all kringutrustning, innebär höga fasta kostnader, som finns kvar trots att trafikvolymen minskar.

Andra särskilda förhållanden som måste beaktas innan man betygsätter SJ:s resultat är följande:

SJ måste beräkna avskrivningarna på nuvärdet, medan konkurrenterna får beräkna dem på inköpsvärdet.

SJ gör vidare avskrivningar utöver plan, t. ex. via uppskrivningsfonden. Det innebär att man skriver upp anskaffningsvärdet på äldre utrustning till nuvärde, innan avskrivning utöver plan sker.

Hela detta system innebär att resultatbildningen för SJ kan bli rättvisande endast om man studerar bokslutet före bokslutsdispositioner. Om man läser SJ:s bokslut för tiden *före* dessa dispositioner, t. ex. 1981/82, finner man att företaget redovisade ett plus på 165 miljoner, men efter dispositionerna ett minus på 445 miljoner. Enligt en undersökning av tidningen Affärsvärlden redovisades också för 1980/81 ett plus på 102 milj. kr. före bokslutsdispositioner. Detta system för avskrivning innebär att SJ själv finansierar en stor del av sina investeringar. Men samtidigt visar en engelsk undersökning, gjord

vid universitetet i Leeds, att SJ har den högsta självfinansieringsgraden av alla västeuropeiska järnvägsföretag. Det vore mot den bakgrunden klädsamt om de som kritiserar SJ för det dåliga resultatet litet mera balanserade detta mot det som gäller om man tar hänsyn till de förhållanden jag här har beskrivit. Dessa redovisas nämligen inte alls i de moderata motionerna och reservationerna. Trogen sina ideologiska attacker mot den gemensamma sektorn kräver man från det hållet besparingar i form av minskad turtäthet för tågen – tågen skall gå mindre ofta –, att SJ skall frångå strävandena till likvärdig standard på sina tjänster och givetvis att inga som helst justeringar i SJ:s orättvisa betalningsansvar skall ske. Däremot vill man höja räntan på statskapitalet, sänka anslaget till SJ och ompröva 1979 års trafikpolitiska beslut, eftersom detta beslut råkade tala om järnvägens samhällsekonomiska betydelse. Dessa angrepp från högerhåll måste bestämt tillbakavisas.

Vpk har många gånger framhållit att järnvägarna utgör stommen i landets transportsystem och att de olika trafikmedlen skall komplettera varandra i en ändamålsenlig organisation – inte konkurrera ihjäl varandra. I stället för minskad turtäthet och minskad standard samt onödigt nedläggning av järnvägstrafik ser vi möjligheterna för framtiden i en offensiv satsning på utveckling och förbättring av den spårburna trafiken med dess stora positiva egenskaper främst ur social, ekologisk och energipolitisk synpunkt. Energiförbrukning, trafiksäkerhet och miljöpåverkan talar till järnvägens fördel liksom det faktum att järnvägen hämtar sin energi från inhemsk källa, medan biltrafik och flyg drivs med importerad olja. Även vägbyggandet är betydligt mer energikrävande än järnvägsbyggandet.

Departementschefen och utskottet föreslår nu begränsade åtgärder till finansiell rekonstruktion av SJ, men det löser inte frågan på längre sikt. Då fordras nya grepp och en ny syn på järnvägstrafikens roll och möjligheter. Den krångliga, svåröverskådliga och missvisande kategoriindelningen av järnvägsnätet måste omprövas liksom hela frågan om SJ:s kostnadsansvar och redovisningsprinciper.

Det vore f. ö. rimligt om järnvägsinvesteringarna på samma sätt som väginvesteringarna fick direktavskrivis. Nu gällande regler ställer SJ i stryk i jämförelse med landsvägssidan. Härigenom tvingar man fram ett högt pris för järnvägstransporter i jämförelse med andra alternativ och därmed ett ur samhällets synpunkt ineffektivt utnyttjande av resurserna.

Jag vill sedan, fru talman, beröra frågan om transportrådets roll och riktlinjerna för länshuvudmännens ersättning till SJ vid övertagandet av ansvaret för lokal och regional tågtrafik.

Först och främst vill jag framhålla att vårt parti vid 1978 års riksmöte föreslog en annan ordning när det gällde det regionala trafikansvaret. Vi ville ha ett statligt trafikföretag med regionala styrelser, bestående av lekmän från resp. regioner.

Vi yrkade avslag på 1979 års trafikbeslut på grund av dess brister. Men riksdagens majoritet beslöt i princip bl. a. om en ordning som innebar en övervältring på kommunerna av kostnaderna även för järnvägstrafik i

regionerna – om kommunerna envisades och ville ha kvar tågtrafiken. Nu ser vi konsekvenserna.

Som framgår av propositionen går nu regeringen, dvs. socialdemokraterna, hand i hand med moderaterna ut i en omfattande kampanj för järnvägsnedläggningar. Det är 280 mil som skall prövas i ett par omgångar. Erfarenheten visar att nedläggning av persontrafiken oftast föregår nedläggning av godstrafiken. Om man måste lägga ner en handel och det finns bättre alternativ sett ur samhällsekonomisk synpunkt, måste man naturligtvis kunna grunda sina beslut på kompletta, sakliga och allsidiga underlag. De riktlinjer som f. n. gäller vid nedläggningsprövning innebär att transportrådet har en nyckelroll. Med hjälp av både morot och piska driver transportrådet en föga objektiv utredningsverksamhet. Det är typiskt att baklärorna också har blivit vanligare på senare tid. Till sin hjälp har man extra statsbidrag till de länshuvudmän som vill ersätta tågen med buss. Detta statsbidrag motsvarar skillnaden mellan SJ:s särkostnader och särintäkter för persontrafiken på den aktuella bandelen. Eftersom dessa kostnader är schablonberäknade som ett snitt för hela SJ, kan de mycket väl vara dubbelt så höga som de verkliga kostnaderna. Man kan därför inte utesluta att statens kostnader t. o. m. blir större vid busstrafik än vid tågtrafik.

Enligt vår mening har transportrådet klart utvecklats till en myndighet och gått ifrån den ursprungliga uppgiften som samordnande organ. Transportrådet borde därför ses över vad gäller både arbetsuppgifter och sammansättning med tanke på kompetenser. Bl. a. måste man tillse att kollektivtrafiken, inkl. järnvägen, får representation i rådet. För att få ett rättvisande underlag bör enligt vår mening det extra anslag som nu utgår till busstrafiken även kunna utgå till länshuvudmännen, om de väljer att behålla tågtrafiken. Statsfinansiellt innebär det inte någon ökad utgift. För att få en rättvis jämförelse skulle däremot en sådan ordning spela en stor roll.

Av betänkandets skrivning framgår att staten skall svara för infrastrukturen, dvs. banan med teknisk utrustning. Vi tycker att det bör klart sägas att statens ansvar också skall gälla underhållet. Vi har närmare utformat dessa synpunkter i våra reservationer 4 och 6, till vilka jag nu yrkar bifall.

Den kategoriindelning av järnvägen som skedde i samband med 1979 års beslut – innebärande en byråkratisk ordning där somliga banor är affärsbanor, andra ersättningsberättigade banor, varav en del tillhör det s. k. riksnätet, som i övrigt består av affärsbanorna – godtogs aldrig av vpk. SJ anser givetvis att banor, vilkas framtid är oviss och som SJ:s ledning helst vill bli fri, inte skall underhållas – det kostar ju pengar. Det försummade underhållet får då till följd att hastighet liksom bärighet och säkerhet snabbt försämrats, vilket i sin tur medför lägre kapacitet och sämre kvalitet på transporterna. Nästa steg blir att SJ anser det nödvändigt med nedläggning på grund av risk för sämre säkerhet, varigenom mera trafik förs över till landsvägarna. Detta är ju en styrningspolitik som är ägnad att skapa ett e-nät. Tendensen förstärks ytterligare genom att man extra gynnar a-nätet vad gäller service, turtäthet osv.

Vad som nu håller på att hända är uppbyggandet av en helt ny

trafikstruktur i landet med extra snabba förbindelser för interregional trafik på huvudlinjerna. Med återopande av politiska beslut, t. ex. lagen om regionalt huvudmannaskap, och kraven på företagsekonomisk lönsamhet – ett krav som moderaterna mest högröstat betonar i dag – går nu SJ ut och rensar bort alla tåg av regionalt-lokalt intresse, främst på det s. k. affärsbanenätet men även på det s. k. e-nätet; i sistnämnda fall rensas allt bort som inte tillhör basutbudet, dvs. tre dubbelturer per dag, vilka skall klaras av SJ på det s. k. riksnätet. Målet är tydligen att göra SJ till ett "flygföretag" på landbacken.

Självfallet är detta ägnat att minska tågtrafiken på sidolinjer och öka vägtrafiken. Flera orter vid järnväg kommer nu efterhand att mista sin järnvägsbetjäning. Bil- och flygtrafiken kommer att dominera.

Vpk har hela tiden motsatt sig de beslut som öppnat dörren för denna utveckling, eftersom vi inte anser den vara bra för landet. Därför stöder vi folkopinionen mot denna politik, som i grunden är ett intresse för bilindustrin samt olje- och gummimonopolen.

Mot denna bakgrund skall man se vpk:s och centerns reservation om riksnätets omfattning. Flera banor till riksnätet är nämligen ett sätt att hejda en nedläggningspolitik som i förlängningen drabbar alla banor utom de mest affärsbetonade.

Jag övergår nu till att kommentera frågan om SJ:s investeringar.

I vår motion 1982/83:1434 framhålls att järnvägsinvesteringarna under decennier försumrats. En undersökning visar att investeringarna i reella termer sjönk till hälften mellan 1968 och 1978. Bruttoinvesteringarna i hela transportsektorn koncentrerades i huvudsak till biltrafiken.

Detta var i sin tur en följd av 1963 års trafikpolitiska beslut, som satsade på ett snävt företagsekonomiskt synsätt. Det medförde en rationaliserings- och avvecklingsvåg inom SJ. Nedläggning av bandelar och stationer, tågindragningar och personalminskning, ofta med bristsituationer som följd, kännetecknar denna tid. 1979 års trafikbeslut innebar ingen större förnyelse. Visserligen har en ökning av investeringarna skett, men fortfarande finns stora brister och eftersläpningar att rätta till. Det gäller såväl spårkapacitet som terminaler och rullande materiel.

När sedan oljepriserna började stiga och man satsade på lågpris inom SJ kunde man notera en ökad trafik. Främst gällde det den långväga persontrafiken, som ökade med 50 % under 1970-talet. Samtidigt avslöjades många brister inom SJ.

Vpk har i år föreslagit en höjning av investeringsanslaget i jämförelse med regeringens proposition med 300 milj. kr. Vårt yrkande är välgrundat och syftar till att öka kapaciteten samt höja hastighets- och bärighetsstandarden inom eftersatta sektorer, varigenom SJ:s ekonomi kan förbättras och konkurrensförmågan i jämförelse med den orättvist gynnade tunga lastbilstrafiken förstärkas. Det vore t. o. m. rimligt att dessa långsiktiga investeringar kunde ske utan åtföljande förräntningskrav – inte minst med tanke på dagens läge med en hög arbetslöshet i landet.

Låt mig nämna några objekt. Byggandet av västkustbanans dubbelspår är

någoting som måste snabbas upp. Det gäller här en av SJ:s mest belastade linjer på en bana som är backig och krokig med mycket tät tågföljd. Banan spelar en stor roll för trafiken till och från grannländerna och måste få ökad kapacitet, om vi verkligen vill förbättra de långsiktiga landtransportmöjligheterna med Norge, Danmark och kontinenten. Mellan Göteborg och Kungälv är f. ö. en utbyggnad angelägen för att få till stånd pendeltågs- trafik. Denna investering på västkusten har ett klart samband med frågan om en fast järnvägsförbindelse över Öresund.

Även i Norrland krävs en förstärkning av insatserna för att avlasta ett hårt belastat och sviktande landsvägsnät genom att öka kapaciteten för timmer- transporter per järnväg från inland till kust sedan flottningen nu upphört. Här är det – liksom då det gäller inlandsbanan i långa avsnitt – fråga om under decennier försummat underhåll av tvärbanorna, som nu kräver investering- ar. De här investeringarna får faktiskt inte ses som direkt offensiva. Det är egentligen åtgärder som är absolut nödvändiga för att SJ skall klara den ständigt växande transporten av timmer och malm. Det får inte ses som någonting man måste göra därför att man skall så att säga vara snäll mot inlandsregionen och dess järnvägar, utan det är en nödvändighet. Det finns delar i inlandsbanesystemet som inte längre klarar trafiken utan dessa insatser.

Det gäller också här att fånga upp så stora delar som möjligt av virkes- och malmtransporterna. Här spelar den av vpk föreslagna utbyggnaden av Husumspåret en viktig roll.

Den av riksdagen tidigare beslutade och snart verkställda upprustningen av Forsmo–Hoting-banan innebär enligt beräkningar att bandelen år 1985 kommer att ha tillförts ca 500 000 bruttoton i form av virkestransporter. Stora delar av denna kvantitet avser industrin i Husum som dock saknar spårförbindelser från Örnsköldsvik, varför omlastning för vidarebefordran med bil måste ske, till nackdel såväl för SJ som för trafikmiljön i hela området.

En sådan investering, som är förplanerad och projekterad sedan många år tillbaka, skulle bidra till förbättrad ekonomi för SJ bl. a. genom systemtrans- porter av virke. T. o. m. moderata samlingspartiet, som i regel är mot anslag till den offentliga sektorn, medgav i fjol i en motion det berättigade i en prövning av detta spårbygge. Och eftersom folkpartiet också har motionerat om detta borde det faktiskt finnas en politisk enighet om att få i gång detta arbete. Då återstår naturligtvis att än en gång följa upp huruvida de partier som motionerat är konsekventa och röstar för en upprustning i enlighet med vad vi föreslagit konkret i reservation nr 9.

Andra talare från vpk kommer att behandla våra reservationer som gäller Västerbotten och andra områden som berörs här.

Jag vill, fru talman, sluta med några kommentarer till frågan om inlandsbanan, samtidigt som jag yrkar bifall till reservation nr 12. Riksdagen har vid flera tillfällen uttalat sig för en upprustning av denna bana. Den borgerliga regeringen hade år 1979 – och detta är historiskt – t. o. m. orden ”Inlandsbanan upprustas” med i regeringsförklaringen. Moderaternas

nuvarande ordförande Ulf Adelsohn gjorde våren 1980 som kommunikationsminister en välregisserad PR-resa med extratåg på banan och gav därvid ett allmänt intryck av glesbygdsvänlighet. På den tiden uttalade sig t. o. m. moderaterna för upprustning av inlandsbanan.

I år är det ett annat ljud i skällan. I den moderata motionen 1927 ondgör man sig i stället över att "Lokala opinioner söker hindra nedläggning av bandelar som --- förorsakar SJ betydande kostnader."

Det mesta av den mångomtalade inlandsbancupprustningen har stannat vid luftigt och tomt prat. Inlandsbanan beskrivs ofta av järnvägsmotståndarna som ett objekt för "tågromantiker" och "nostalgiker". I verkligheten representerar denna bana kampen på liv och död för en hel landsända, det norrländska inlandet. Människorna i denna del av vårt land, så rik på råvaror, malm, skog, mineraler och vattenkraft, har i generationer släpat fram dessa för vårt lands välstånd avgörande resurser till vidareförädling och export. Belöningen för detta har inte blivit rik, då nu hela landsändan hotas. Andra landsändar och storindustrins ägare har fått mera fördelar härav.

Kampen för banan blir en viktig del i kampen för hembygden. På något sätt är det därvid konsekvent att de möts av moderaternas föraktfulla tal om att lokala opinioner söker hindra nedläggning och att därmed de allena saliggörande marknadskrafterna skall fungera. Det är inte bara fullt möjligt utan högst nödvändigt – om man över huvud taget tror på någon framtid för denna del av Sverige – att satsa på en offensiv utveckling och planering i stället för en passiv anpassning till marknadskrafterna, vilket är det moderata receptet.

Utskottets majoritet, som i den här frågan består av socialdemokrater och moderater, har anammat förre kommunikationsministern Ulf Adelsohns skrivning från budgetpropositionen 1980/81, där varje upprustningsåtgärd skall kopplas till ett tillräckligt trafikunderlag. Med andra ord: Den företagsekonomiska lönsamheten går före 1979 års trafikbesluts intentioner att trafikpolitiken skall utformas så att målen för näringspolitiken och energipolitiken samt sysselsättnings- och regionalpolitiken kan uppnås.

Ett exempel är följande. Under lång tid lät SJ Forsmo-Höting-banan förfalla och sjunka ner i myrmarken, med hänvisning till brist på trafikunderlag. Under tiden tenderade lastbilstrafiken att ta över. Efter envis kamp från folkopinionen och kommunerna i området och efter riksdagsbeslut kom så upprustningsarbetet i gång. Det är detta som i sin tur ger SJ möjlighet att med modern utrustning och rationella metoder ta på sig nya trafikuppgifter och därmed också förbättra det ekonomiska utfallet. Det verkar sedan som ett dråpslag mot allmänhet och kommuner då banan nu eventuellt mister sin persontrafik. Med den ökning av virkestransporter som kommer att ske blir dock underskottet på banan mindre än på flera riksbanor.

Genom att – som jag här har belyst – eftersätta underhållet systematiskt, dvs. inte följa med utvecklingen på det tekniska området osv., kan man endast medverka till att alltmer av tung trafik går över på vägarna, som redan i växande omfattning raseras på grund av tunga transporter. I detta sammanhang måste framhållas att just den snabba nedslitningen av vägnätet

Torsdagen den
5 maj 1983

*Statens järnvägars
verksamhet, m. m.*

bekräftar sanningen i påståendet att den tunga lastbilstrafiken inte står för sina kostnader. Det är den trafiken som fortsättningsvis kommer att kräva enorma väginvesteringar och därmed en ökad press på statens finanser.

Jag träffade häromdagen en vägdirektör i ett Norrlandslän. Han yttrade följande: Vi är överraskade av hur snabbt raserandet av våra belagda vägar fortgår. Man har inte räknat med detta tempo i raserandet av det belagda vägnätet. Den senaste vetenskapliga undersökningen visar också att 25 % av det belagda vägnätet i Sverige är utsatt för stora skador, som måste åtgärdas omgående.

Det blir därför nödvändigt att föra över så mycket som möjligt av de tunga och långväga transporter till järnvägarna.

Vi tillbakavisar utskottsmajoritetens resonemang som defensivt och likgiltigt inför kravet på utveckling av näringslivet och sysselsättningen i Norrlands inland, vilket krav klart hänger samman med den banupprustning som jag här har berört.

Jag yrkar, fru talman, bifall till reservationerna 2, 4 och 6–12 i det aktuella betänkandet.

Anf. 38 RUNE JOHANSSON (s):

Fru talman! Jag vill först meddela att kommunikationsministern på grund av sjukdom tyvärr inte kan delta i debatten i dag. Med tanke på att både Kurt Hugosson och Olle Östrand är antecknade på talarlistan skall jag i mitt anförande ägna mig åt några områden där vi har olika meningar i utskottet. Men låt mig ändå, fru talman, säga att jag inte känner igen Rune Torwalds tonläge i debatten här i dag. Jag protesterar på det bestämdaste mot att man här i kammaren kallar en namngiven statstjänsteman för dödgrävare.

Trots att propositionen, som ligger till grund för detta betänkande, tar en rad nya och framåtsyftande grepp vad gäller SJ:s verksamhet, har vi lyckats nå breda majoriteter i utskottet. Man kan lätt få den uppfattningen, när man hör några av oppositionens företrädare, att oenigheten har varit stor i utskottet. Så är inte fallet, och jag noterar det med tillfredsställelse. Min uppfattning är att det har varit en tydlig ambition hos samtliga ledamöter att åstadkomma ett betänkande som ger SJ möjligheter att utvecklas till ett effektivt och på sikt lönsamt transportföretag.

Givetvis går åsikterna isär på några punkter, men det betraktar jag närmast som ett försök från oppositionens sida att profilera sig.

Det första som jag något vill kommentera är investeringsanslaget. Trots de hårda prutningar som varit nödvändiga har kommunikationsministern lyckats få igenom ett investeringsanslag som motsvarar den planeringsram som lades fast genom 1980 års strukturplan, vilket innebär en investeringsökning med 5 % i reala termer. Detta innebär också att anslaget för första gången överstiger 2 miljarder kronor. Till denna anslagsnivå har hela utskottet, med undantag för kommunisten, anslutit sig.

Det andra område som jag något vill beröra gäller den finansiella rekonstruktionen av SJ. Det är ingen tvekan om att statsmakterna har ställt mycket höga krav på SJ. Det har gällt trafikens omfattning, standarden på

bannätet, dyrbara säkerhetsinvesteringar, servicenivån m. m. – alltså en rad uppgifter som inte på något sätt har varit företagsekonomiskt motiverade. Samtidigt har SJ haft kravet på sig att redovisa avskrivningar på återanskaffningsvärdet och förränta det investerade kapitalet.

Men med hänsyn till det otillräckliga trafikunderlaget under senare år har det visat sig omöjligt för SJ att klara dessa åtaganden. Följden har blivit den situation som vi har hamnat i, där SJ årligen redovisar stora underskott, som riksdagen tvingas täcka i efterskott.

En del av de genomförda investeringarna borde inte ha omfattats av fullt företagsekonomiskt ansvar utan borde ha avskrivits direkt. Men jag vill ändå poängtera att det hela tiden har rört sig om nödvändiga investeringar.

Mot denna bakgrund anser utskottsmajoriteten att det snabbt bör skapas förutsättningar för SJ att uppfylla det ekonomiska målet. Därför tillstyrker utskottet propositionens förslag att statskapitalet skrivs ned med 1 miljard och att den s. k. uppskrivningsfonden på 1 240 milj. kr. skrivs ned med motsvarande avskrivningar på anläggningsvärdena.

Jag för min del anser det anmärkningsvärt att moderaterna inte har kunnat ställa upp på den här rekonstruktionen – speciellt som de i sin reservation påstår att rekonstruktionen endast består av bokföringsmässiga transaktioner. Enligt moderaterna kostar rekonstruktionen inga pengar. Avslagsyrkandet måste således baseras på andra skäl än ekonomiska. Man frestas tro att det verkliga skälet kan vara ett ljust intresse för att skapa goda ekonomiska förutsättningar för ett statligt företag.

En annan viktig del i rekonstruktionen är förslaget att föra över Malmbanan och ytterligare elva bandelar från affärsbanenätet till det ersättningsberättigade nätet. Detta förslag innebär att SJ får en kostnadsavlastning på 240 milj. kr. Denna åtgärd ligger helt i linje med 1979 års trafikpolitiska beslut, där riktlinjerna är att man från affärsbanenätet skall avskilja bandelar där intäkterna inte täcker särkostnaderna. Det är just den situation som under flera år har rått på de nu aktuella bandelarna.

Om dessa riktlinjer har hittills rått full enighet, men nu har plötsligt centern och folkpartiet bytt fot. I centermotionen skrivs att banorna visserligen skall stå kvar i riksnätet, och persontrafiken skall garanteras där – men man ser samtidigt ett framtida scenario som medför lägre investeringar, sämre service, sämre resultat och till slut nedläggning. Jag trodde verkligen att centern hade klart för sig att oavsett ekonomisk status garanteras persontrafiken på hela riksnätet.

Vad är det som gör att man nu inte litar på vare sig det som står i propositionen eller det som står i utskottets betänkande? Utskottet gör ju ytterligare en markering genom att slå fast att uppställda krav beträffande banstandard, tåghastighet, servicegrad m. m. fortfarande skall gälla. Reservationen 3 är alltså helt överflödigt.

Sammanlagt innebär rekonstruktionen att SJ:s resultat nästa år kommer att förbättras med ca 700 milj. kr. Jag vill i detta sammanhang, fru talman, med direkt adress till SJ:s ledning, slå fast att nu ger riksdagen SJ chansen och ett bra utgångsläge för att utvecklas till ett framgångsrikt transportföretag.

Nr 139

Torsdagen den
5 maj 1983

*Statens järnvägars
verksamhet, m. m.*

Utskottet utgår därför mycket bestämt från att SJ motsvarar de förväntningar som den nya situationen ger upphov till. Utskottet kommer att noga följa SJ:s utveckling. Denna rekonstruktion skall nämligen betraktas som en engångsinsats.

När det sedan gäller riksnätets omfattning har väckts en rad motioner med krav på att praktiskt taget samtliga banor skall tillhöra riksnätet. Utskottsmajoriteten har inte kunnat vare sig avstyrka eller tillstyrka dessa motioner, främst av tre skäl.

För det första bör man inte föregripa de förhandlingar som utskottets ledamöter är överens om skall ske mellan SJ och huvudmännen.

För det andra saknar utskottet tillräckligt underlagsmaterial för att kunna göra en riktig bedömning av det framtida riksnätets omfattning.

För det tredje säger utskottet att flera banor sannolikt kan komma att tillföras riksnätet.

Mot denna bakgrund anser utskottet att motionerna inte bör föranleda någon åtgärd från riksdagens sida.

Centern och vpk har reserverat sig på den här punkten. Jag återkommer senare till det.

Det tredje viktiga område som behandlas i propositionen gäller provnings- och ersättningsreglerna för lokal och regional trafik, som Rune Torwald ägnade största delen av sitt anförande åt. Där konstaterar jag att ett enigt utskott föreslår att länshuvudmannen skall ha ansvaret för all persontrafik av lokal och regional karaktär. Därmed skapas förutsättningar för en samordnad trafik i de olika länen.

Utskottet understryker också att staten tar på sig det ekonomiska ansvaret för att en tillfredsställande standard skall kunna hållas på bannätet.

Generellt kan man slå fast att de nya reglerna innebär en klar förbättring jämfört med 1979 års beslut när det gäller det trafiksvaga bannätet, och det borde också utskottet vara enigt om. Det innebär att staten och länshuvudmannen delar kostnadsansvaret. Risken för nedläggningar torde därmed – tvärtemot vad vissa här har sagt – ha minskat.

Även på det här avsnittet har centern och vpk en annan uppfattning än majoriteten. Jag beklagar att vi inte har nått enighet på den här punkten i utskottet.

Centern godkänner att förhandlingar tas upp på banor utanför riksnätet, men man föreslår en annan teknik när det gäller ersättningen. Man kan kanske enklast förklara skillnaden på det sättet att utskottsmajoriteten försöker precisera vad länshuvudmannen skall betala för, medan centern också talar om vad staten skall betala till länshuvudmannen.

Jag vill tillstå att centerförslaget är enkelt och förmodligen lättadministrerat, men man riskerar samtidigt med det att skapa orättvisor mellan de olika bandelarna, speciellt som centern i sin partimotion godkänner riktlinjerna i regeringsbeslutet från 1981 när det gäller huvudmännens ersättning till SJ.

Vpk:s reservation innebär i korthet att staten står för hela kostnaden för infrastrukturen, vägmilsersättning och alla kapitalkostnader för bannätet.

Man fyller upp särkostnaderna till 100 %, och man tar hänsyn till de lägre gemensamma kostnaderna. Det betyder i praktiken att länshuvudmannen bestämmer över tågtrafiken men att staten står för hela kostnadsansvaret. Då detta strider mot de riktlinjer vi är överens om yrkar jag avslag på vpk-reservationen i den delen.

I ytterligare tre reservationer kräver vpk ökade investeringar på västkustbanan, i Västerbotten och på inlandsbanan, som Sven Henriesson redogjort för. På samtliga dessa punkter har utskottet skrivit så positivt att jag anser att Sven Henriesson kunde ha anslutit sig till utskottets skrivning.

Jag är vidare övertygad om att samhället måste ställa företagsekonomiska krav på SJ. Däremot har jag viss förståelse för tanken att det på sikt kan bli nödvändigt att se över uppdelningen av SJ:s riksnät i olika kategorier. På den punkten har jag i vissa delar samma uppfattning som Sven Henriesson har.

När det sedan gäller anslaget under D 2 vill jag säga att det är en klar förbättring i propositionen i år att staten nu öppet redovisar de tjänster man av samhällsekonomiska skäl köper av SJ. På denna punkt har moderaterna gjort en tabbe, som måste betecknas såsom unik. Trots Rolf Clarksons vädjan måste jag ändå något kommentera denna del.

I sin motion prutar moderaterna 625 milj. kr. på anslaget till de särskilda tjänsterna. Men sedan upptäcker man att detta inte går, eftersom den prutning man föreslår i sin motion medför rena katastrofen. Då gör man någonting som jag aldrig har varit med om tidigare här i kammaren. Man skriver en lång och nästan obegriplig reservation, som avslutas med att man yrkar avslag på sin egen partigruppsmotion. Några svepskäl räcker nog inte. Rolf Clarkson, för det är trovärdigheten det gäller. Talet om väl genomtänkta besparingar har än en gång fått sig en allvarlig knäck.

Jag vill påminna om att Rolf Clarkson i en tidigare kammardebatt, där denna fråga kom upp och där han blev pressad av utskottets ordförande, sade: Vänta bara tills vi behandlar SJ i kammaren; då skall vi redovisa vad vi menar med besparingar i vår motion. Vad säger man då i dag? Jo, de 625 milj. kr. som man ville pruta skall det inte fästas något avseende vid. De betyder egentligen bara 150 milj. kr. Detta illusionsnummer försöker Rolf Clarkson nu genomföra, när det har gått upp för honom att den verkliga effekten av motionsförslaget skulle bli att man tvingas lägga ned två tredjedelar av persontrafiken på riksnätet.

Slutligen, fru talman, vill jag säga några ord om ett par centerreservationer. Först godkänner centern att länshuvudmannen skall ta ansvar för all lokal och regional persontrafik på järnväg. Man godkänner att förhandlingar tas upp om huruvida denna trafik skall vara kvar eller inte, och man föreslår samtidigt ett nytt driftersättningssystem. Men dessutom kräver centern att alla banor som ligger utanför riksnätet, och där det nu finns motioner, skall föras in i riksnätet. Det innebär – och det vet Rune Torwald – att staten garanterar all persontrafik på hela det bannät där det nu finns persontrafik. Centern har alltså än en gång lyckats med konststycket att hamna på två helt oförenliga ståndpunkter. Ändå måste jag konstatera att centern inte har

okunnigt folk i utskottsgruppen. Man har en före detta kommunikationsminister och en departementssakkunnig.

Ni måste bestämma er, Rune Torwald, när det gäller vem som skall ha ansvar för den lokala och regionala tågtrafiken. Är det staten beroende på att ni kräver att banorna skall tillhöra riksnätet eller är det länshuvudmannen, eftersom ni föreslår nya förhandlingsordningar? Ni vill väl ändå inte riva upp 1979 års trafikpolitiska beslut?

En utredning har gjorts om järnvägens framtid. Bl. a. Rune Torwald deltog i den. I det betänkande som vi var överens om när det gäller överföring av banor till riksnätet står det: "De sakkunniga som inte haft underlag att närmare bedöma denna fråga men som håller för sannolikt att ytterligare någon bandel bör tillföras riksnätet föreslår att frågan snarast blir föremål för särskilda överväganden." Detta har Rune Torwald skrivit under på.

Då kan man fråga: Varifrån har centern fått allt underlag som gör att man nu kan föreslå en helt ny omfattning av riksnätet, ett underlag som Rune Torwald inte hade 1981? Om ni nu har detta underlagsmaterial, varför har ni undanhållit utskottet detta? Varför har Rune Torwald helt ändrat uppfattning gentemot den uppfattning som han redovisade i utredningen?

Fru talman! Även om jag tror att persontrafiken på vissa järnvägslinjer inte kan komma att behållas, är det inte, såsom det framhålls på vissa håll, fråga om att lägga ned 200 mil järnväg, utan vi föreslår en helt annan ansvarsfördelning när det gäller den lokala och regionala tågtrafiken. Jag är övertygad om att SJ och järnvägstrafiken genom riksdagens beslut i dag kommer att få en god möjlighet att klara konkurrensen i framtiden. Den offensiva satsning som görs i år är ett klart uttryck för att järnvägen även i fortsättningen skall utgöra stommen i persontrafiken och godstrafiken.

Med detta, fru talman, yrkar jag bifall till trafikutskottets hemställan och avslag på samtliga reservationer.

Anf. 39 ROLF CLARKSON (m) replik:

Fru talman! Det sägs ofta om arbetsförhållandena här i kammaren att en av de största belastningarna är uppläsandet av de i förväg skrivna anförandena. Det hjälper inte vad man säger i kammaren. Här är nu Rune Johanssons inlägg ett typexempel på de vådor som följer av ett sådant beteende.

Innan jag kommer till hans reprimand för illusionskonster skall jag dock bemöta vad som sagts om att vi f. n. motsätter oss nedskrivning av statskapitalet med 1 000 miljoner och uppskrivningsfonden med 1 240 miljoner. Om Rune Johansson lyssnade till mitt inledningsanförande, vilket jag fruktar att han inte gjorde, hade han uppmärksammat att vi i princip säger ja till de föreslagna åtgärderna, men vi vill att SJ skall visa ett åtgärdsprogram som gör dem befogade i ett senare läge.

Risken är alltid att SJ som företag frestas att i tysthet räkna med ständiga nedskrivningar av statskapitalet, när förlusterna har vuxit tillräckligt mycket, för att på så sätt klara sig ytterligare en tid. De förra nedskrivningarna skedde 1963 och 1971, och nu är det alltså dags igen.

Troligen dröjer det inte så många år innan det blir fråga om en ny

nedskrivning. Detta vill vi från moderat sida undvika. Vi har inte alls någon negativ inställning till SJ som ett statligt företag. Vi vill inte göra livet svårare för SJ av den anledningen. Vi vill SJ:s väl. Vi vill vänta med rekonstruktionen till dess SJ har visat sig kunna med egna krafter ta sig ur den sits man nu befinner sig i.

Vi ser t. ex. nu att SJ har kommit in med ett förslag till regeringen om att få höja sina taxor med 12 %, vilket kommer att tillföra SJ:s kassa 380 miljoner netto. Det är ett bra tag i rätt riktning, och det är sådana tag vi vill se.

Så kommer jag till det som Rune Johansson gör extra pinsamt, våra klämmor i motionen i januari. Motionen innehöll ett stort antal klämmor, och under den brådska som sista motionsdagen innebar föll det bort ett par stycken. De klämmorna var nödvändiga på grund av att regeringen hade ändrat D.2-kontots substans, som jag sade i mitt inledningsanförande. Detta medgav jag öppet och ärligt och trodde att den förklaringen skulle accepteras.

Det står tydligt i texten, Rune Johansson, att vi har 150 miljoner som besparingsprogram. Med den ändrade indelningen av kontot måste vi alltså begära att statsanslaget skall utgöra 1 313 miljoner och inte 1 463 miljoner.

Vi spelar med öppna kort, vi medger ett fel, och vi tar den reprimand som vi fick av Rune Johansson, men vi beklagar att han är i sådan argumentnöd att han måste tillgripa den.

Anf. 40 RUNE TORWALD (c) replik:

Fru talman! Man har beklagat min hårda ton. Den kanske beror på att jag är besviken över att den kompromiss som vi träffade i separatredovisnings-sakkunniga nu tyvärr inte gäller längre. De två övriga deltagarna, Rune Johansson och Rolf Clarkson, har ju hoppat av den. Det är klart att då måste jag också backa tillbaka till min utgångspunkt, i riksnätsfrågan.

Det är inte heller rätt som Rune Johansson sade, att staten svarar för all persontrafik på riksnätet. Staten svarar enbart för den interregionala persontrafiken på riksnätet, och det är litet skillnad.

Jag vill gärna ge Rune Johansson ett erkännande för att han har haft en uppriktig strävan att ge persontrafiken på tåg litet bättre villkor. Tyvärr har han bara lyckats ytterligt marginellt. Detta har naturligtvis inte varit hans syfte, men han har inte lyckats få respons hos dem som har haft att bestämma i sista hand.

Det har kommit fram förslag om vissa förbättringar när det gäller banunderhållet. Enligt min uppfattning innebar emellertid formuleringen i propositionen att även det löpande banunderhållet skulle täckas av staten. Det hade varit ganska bra, men man backade från den ståndpunkten. Jag är ändå tacksam för att man i utskottsbetänkandet skriver: "Kostnaderna för detta underhåll", dvs. det löpande banunderhållet, "torde dock i flertalet fall uppgå till endast blygsamma belopp eftersom godstrafiken svarar för ett betydligt större slitage än persontrafiken." Detta står på s. 26 i utskottsbetänkandet.

Torsdagen den
5 maj 1983

*Statens järnvägars
verksamhet, m. m.*

Jag vill också ta upp en annan sak som behandlas i utskottsbetänkandet och som är mer intressant. Man skriver att de gemensamma kostnaderna på de banor som skall nedläggningsprövas ofta är betydligt lägre än vad som eljest är fallet i SJ:s persontrafik. Detta är en upplysning som hänger i luften så länge man inte har reda på hur stora de gemensamma kostnaderna är för SJ generellt. Jag beklagar att det förhåller sig på detta sätt. Annars hade det funnits en indikation för huvudmännen då det gäller hur mycket man skulle beräkna de gemensamma kostnaderna till. För min del tror jag att kostnaderna inte skall ligga högre än på 10, eller maximalt 15 % av särkostnaderna. Det är också så, att huvudmännen kommer att svara för både biljetter och marknadsföring etc.

Det är en självklarhet när man säger att huvudmännen inte skall behöva stå för kapitalkostnaderna för nyinvesteringar. När det gäller e-nätet skrivs ju dessa kostnader av direkt, och man kan inte gärna begära ersättning av huvudmännen en gång till.

Till sist vill jag säga något om vägmilersättningen. I propositionen står det att vägmilersättningen skall användas för att underlätta överflyttning av trafiken till buss, men i utskottsbetänkandet står det på s. 26 att vägmilersättningen syftar till att hjälpa länshuvudmännen att bibehålla trafiken på järnväg om man så önskar.

I propositionen talar man bara om detta när det gäller de e-nätsbanor som befinner sig i riksnätet. Avser utskottsmajoriteten att det även skall gälla för de banor som nu står utanför riksnätet, dvs. för samtliga e-nätsbanor?

Anf. 41 SVEN HENRICSSON (vpk) replik:

Fru talman! När det gäller investeringarna skulle jag vilja ställa ett par frågor till utskottets talesman.

Vi har från vpk föreslagit en höjning av investeringsanslaget till inlandsbanan. Nu förhåller det sig så, att rälsbytet på inlandsbanan, vilket många gånger omtalats, bara har nått tre mil – från Östersund och upp till Lit. Antalet tunga virkestransporter har ökat, och inspektörerna av banan konstaterar en utmattning av den gamla, nötta rälsen.

Under 1982 rapporterades 231 rälsbrott på sträckan mellan Östersund och Stornäset in till Hötting. En av inspektörerna som jag har talat med säger att om några år är banan ofarbar om inga åtgärder vidtas för upprustning. På vissa sträckor är rälsen helt enkelt slut, och lokpersonalen har påtalat detta ur säkerhetssynpunkt.

Min fråga är om det inte, när det nu råder så stor arbetslöshet i Jämtland, finns några funderingar på att förstärka anslaget och därmed möjliggöra ökad aktivitet för banans upprustning på det här avsnittet.

Västerbottenpaketet – som vi har en särskild reservation om och som tillhör de investeringsobjekt som vi nämner – kommer John Andersson att beröra i sitt anförande.

En annan intressant fråga är beräkningen av den ersättning som huvudmännen skall betala till SJ. I underlaget brukar man ta upp bankostnaderna på så sätt att hälften faller på persontåg och hälften på

godståg. Vi frågar oss om detta är rimligt med tanke på att persontågets tonaxeltal är 5 % medan godstågets är 95 %. Det som alltså till 95 % sliter banan belastas med hälften av kostnaden, medan det som sliter banan till 5 % får betala den andra hälften. Enligt vår åsikt är detta orimligt, och vi vill veta om det inte finns några tankar på att ge SJ nya instruktioner att anpassa kostnadskalkylerna efter det verkliga slitaget på banan.

Nr 139

Torsdagen den
5 maj 1983

*Statens järnvägars
verksamhet, m. m.*

Anf. 42 RUNE JOHANSSON (s) replik:

Fru talman! Jag skall försöka kommentera några av de frågor som jag har fått.

Först moderaterna och rekonstruktionen. Vi utgår ifrån att det är en bokföringstransaktion, men det är inte riktigt rätt, Rolf Clarkson, att blanda ihop detta med ändringar av organisationen och verksamheten. Ändringarna blir ju inte lättare, om man väntar med den finansiella rekonstruktionen. Det är lika felaktigt att permanenta ett system som går ut på att i efterhand täcka stora förluster, vilket skulle bli följden av ett bifall till er reservation.

När det gäller anslaget D 2 förstår jag att det måste kännas svårt även för den mest luttrade moderat att försöka förklara, varför man tvingas yrka avslag på sin egen partimotion, speciellt beträffande ekonomiska nedskärningar. Därför finns det väl all anledning för Rolf Clarkson att ha "låg svansföring" i den här debatten.

Låt mig sedan försöka klara ut problemet centern, riksnätet och ersättningen. När det gäller en rad av de banor som centern vill ha in i riksnätet förekommer bara lokal och regional trafik. Beträffande riksnätet har ju riksdagen slagit fast att persontrafiken skall vara kvar, varvid staten svarar för denna persontrafik. Men om nu, Rune Torwald, en länshuvudman trots detta inte vill ha spårtrafik utan busstrafik – hur gör ni då? Skall ni ge länshuvudmannen ersättning för särkostnadstäckningen beträffande busstrafiken samtidigt som staten garanterar tågtrafiken i vad gäller basutbudet på dessa banor? Det är dessa centerns olika uppfattningar som inte går ihop. Ni försöker sitta på två stolar samtidigt; jag vill nästan kalla det för ett gallerispel.

Bara några ord om det normala underhållet i fråga om de banor som ligger utanför riksnätet. Man har gjort en beräkning som visar att detta underhåll uppgår till omkring 2,1 milj. kr. per år, varför det här absolut inte är någon stor fråga.

Det är inte korrekt, fru talman, att säga att utskottets förslag missgynnar järnvägstrafiken. Samhällets kostnader blir nämligen betydligt högre, om huvudmannen väljer tågtrafik än om han väljer busstrafik. Låt mig bara ta ett exempel. Om länshuvudmannen väljer att behålla tågtrafiken Falköping–Landeryd, kostar det samhället i investeringar i runt tal 30 milj. kr., medan busstrafiken inte ens kostar 10 % av den summa som motsvarar statens ansvar. Det är fel att säga att majoritetsförslaget premierar bussåkande framför järnvägsåkande. Vi skall ha klart för oss att ersättning utgår bara under några få år till dem som väljer busstrafik.

Slutligen vill jag bara säga att vpk:s särkostnadstäckningsförslag är ganska

Torsdagen den
5 maj 1983

*Statens järnvägars
verksamhet, m. m.*

ointressant också i det här fallet, eftersom man kräver att staten skall ta ansvaret för all persontrafik.

Anf. 43 ROLF CLARKSON (m) replik:

Fru talman! Jag vill högst ogärna göra denna viktiga debatt om SJ:s existensförhållanden nu och i framtiden till en kameral uppvisning.

Jag hävdar fortfarande att nedskrivningen och bortskrivningen av de fonder vi har talat om, statskapitalet och uppskrivningsfonden, saknar ekonomisk betydelse. Det gör ingen skillnad om man gör det nu eller senare. Men det har en psykologisk betydelse, nämligen att förmå SJ-ledningen att acceptera att först måste man visa sin egen förmåga till självläkning, innan man kan få riksdagen med på noterna. Jag tycker att detta psykologiska moment är mycket viktigt. I pengar gör det ingen skillnad för vare sig SJ eller staten – det är hela tiden fråga om kostnader för samhället.

Sedan kommer vi till anslaget D 2. Här vill jag ännu en gång säga att det ju inte är auktoriserade revisorers årskongress som pågår. Att stå inför kammaren och kivas om uteglömda att-satser och reviderade anslag vore oss ovärdigt. Jag har, fru talman, inför samtliga närvarande hävdatt att vi har gjort ett fel, och det har vi stått för och rättat till. Vi har klart och tydligt sagt ifrån att vi vill ha SJ att spara 150 milj. kr. på något sätt på kommande års budget. Därmed får trädet ligga där det har fallit.

Anf. 44 RUNE TORWALD (c) replik:

Fru talman! Jag måste tyvärr konstatera att Rune Johansson inte riktigt har läst in sig på vad som gäller för riksnätsbanor. Låt mig återge vad statsrådet skriver på s. 184 om just riksnätsbanor:

”Jag avser senare föreslå regeringen att ge SJ i uppdrag att varje år komma in med förslag till det interregionala tågutbudet på de trafiksvaga bandelar som ingår i riksnätet.” Längre fram säger han att sedan får det bli en förhandling mellan huvudmännen och SJ om hur det skall bli med de lokala och regionala tågen.

Det är alltså inte så att staten för framtiden har åtagit sig något basutbud för lokal och regional trafik på riksnätet. Jag vill rätta till det misstaget.

Jag förstår att Rune Johansson inte hann med det – jag känner till hur svårt det är när man har tre att svara – men jag vädjar till Rune Johansson att i den sista repliken tala om vad som gäller i fråga om vägmilersättningen. Det är en innovation som utskottet kommer med, jämfört med vad statsrådet skriver längre ner på s. 184. Där står att vägmilersättning skall utgå för att underlätta överflyttning till *buss* av trafik i lokala och regionala tåg. Men utskottsmajoriteten skriver att vägmilersättningen kan få betydelse för möjligheterna att bibehålla sådan trafik på *järnväg* i de fall länstrafikbolagen så önskar.

Även om det är en utomordentligt liten summa, är det en innovation, och det vore därför intressant att få preciserat om denna innovation skall gälla såväl riksnätsbanor som banor utanför riksnätet.

Till sist: Att huvudmännen inte är nöjda med de nuvarande reglerna – och

det gäller också de nya reglerna med de små justeringar det är fråga om – visar ju deras yttranden, där de gång på gång säger att de ekonomiska villkoren är sådana att de tyvärr inte kan utnyttja tågen utan måste övergå till buss av ekonomiska skäl.

Nr 139

Torsdagen den
5 maj 1983

*Statens järnvägars
verksamhet, m. m.*

Anf. 45 SVEN HENRICSSON (vpk) replik:

Fru talman! Det var min mening att på skärmen här i kammaren visa en bild av hur resenärunderlaget är sammansatt på en viss bana som skall nedläggningsprövas. Det gäller banan Forsmo–Höting. Vi har vid en räkning funnit att 71 % av resenärerna 1977 var interregionala resenärer, alltså inte lokala eller regionala resenärer utan människor som skulle åka längre bort eller kom från en plats längre bortifrån. 1982 var antalet interregionala resenärer 68 %. Det varierar litet under denna tid, men snittet var 67 %. Detta bekräftar att det är fråga om interregionala resenärer. Då skulle inte denna bana falla under prövningen, eftersom denna avser lokal och regional trafik. Det vore intressant att få veta vad Rune Johansson tycker om detta och vilken uppfattning utskottsmajoriteten har i denna fråga, som har varit före vid olika informationstillfällen. Jag vill alltså ha kläm på det.

Sedan vill jag även upprepa följande fråga: Tänker ni satsa på en upprustning av de avsnitt av inlandsbanan som faktiskt håller på att raseras på grund av tung timmertrafik?

Anf. 46 RUNE JOHANSSON (s) replik:

Fru talman! Låt mig börja med Sven Henricsson. Jag håller med honom om att flertalet av det fåtal resenärer som trafikerar banan Forsmo–Höting är interregionala resenärer. Det bör vara möjligt att detta får betydelse vid prövningen i transportrådet av om en bana skall tillhöra riksnätet eller inte. Som jag tidigare sade utgår utskottet från att ett flertal bandelar kan komma att tillföras riksnätet, om det finns sakliga skäl för detta.

I min slutreplik vill jag ge Rolf Clarkson en honnör för att han rakryggat talade om att det var en miss som moderaterna hade gjort. Jag tycker att det är bra att han vågar stå för det. Men det hade varit ännu bättre om det hade kunnat ges till känna vid debatten med utskottets ordförande för någon månad sedan. Då hade vi sluppit denna omgång här i dag.

När det gäller riksnätet skrivs det, Rune Torwald, klart i både propositionen och utskottets betänkande att persontrafiken på riksnätet skall kvarstå inom överskådlig framtid. Det är fullt klart utsagt. Och man kan i princip säga att vägmilersättningen bör utgå både till spårbunden trafik och till busstrafik på banor utanför riksnätet.

Jag konstaterar att Rune Torwald hela tiden har försökt smyga ifrån min fråga varför centerpartiet på nytt har hamnat på två helt oförenliga ståndpunkter i järnvägsfrågan. Centerpartiet vill ha hela järnvägsnätet som ett riksnät, men vill samtidigt att länshuvudmännen skall ta ansvaret för den lokala och regionala trafiken. Jag noterar att jag inte har fått något svar på min fråga. Centerpartiet har alltså indirekt erkänt att man här intar två helt oförenliga ståndpunkter.

Vi har, fru talman, genom den här propositionen och utskottets skrivning verkligen visat att riksdag och regering tror på SJ. Investeringsnivån, rekonstruktionen, preciseringarna av de tjänster som staten köper samt försäkran att samhället kommer att ta på sig kostnader för investeringar som inte är företagsekonomiskt motiverade är tydliga bevis på att vi än en gång slår fast uttalandena i 1979 års trafikpolitiska beslut och att vi på en del områden går vidare när det gäller SJ:s verksamhet.

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

Anf. 47 KURT HUGOSSON (s):

Fru talman! Järnvägsfrågan har diskuterats här i kammaren i samband med flera riksdagsbeslut under de senaste åren. Det gäller särskilt det trafikpolitiska beslutet 1979, beslutet i samband med att vi antog SJ:s strukturplan 1980 och beslut om täckning av SJ:s underskott – senast debatterade vi underskottet för 1981/82. Som en röd tråd i debatten har gått en enig uppfattning om att järnvägen skall vara stommen i trafiknätet. För detta talar energiskäl, säkerhetsskäl och miljöskäl. För min del skulle jag också vilja tillägga samhällsekonomiska skäl, eftersom järnvägen i en rad fall är nödvändig för industrin, basnäringarna och pendlingen till och från arbetet. Det är också detta synsätt som är grunden för årets järnvägspolitiska förslag från regeringen, trots alla de motsatta påståenden som har hävdats här i dag från vpk och centern.

Regeringens förslag syftar till att få en ökad kontroll över ekonomin inom järnvägsområdet och innehåller därför, som Rune Johansson redan omtalat, en finansiell rekonstruktion av statens järnvägar. Bakgrunden till detta är resultatutvecklingen vid SJ. Efter kraftiga försämringar de senaste åren pekar prognoserna nu mot en redovisad miljardförlust inom några få år om vi inte gör någonting. Inte ens en utpräglad gynnsam konjunkturutveckling skulle kunna vända det hela till vinst på kortare sikt. I de resultatprognoser som gjorts av SJ har man redan räknat med att rationaliseringstakten skall öka genom kostnadsjakt och bättre marknadsföring samt att successiva höjningar av SJ:s taxor kommer att ske. Följden har blivit den situation vi nu har hamnat i, där SJ redovisar årliga stora underskott, som statsmakterna tvingas täcka i efterhand. En del av de investeringar som tidigare genomförts borde vid investeringstillfällena aldrig ha omfattats av ett fullt företagsekonomiskt ansvar.

SJ har själva utarbetat ett program som innehåller åtgärder som skapar förutsättningar för SJ att bli bättre och effektivare. SJ bearbetar nu aktivt verksamhetsgren efter verksamhetsgren, bl. a. genom en förbättrad och mera aktiv marknadsföring, när det gäller både persontrafiken och godstrafiken. Lägsprissystemet kommer att bibehållas och byggas ut, och servicen till resenärerna skall förbättras, bl. a. genom en bättre tågföring. Stora ansträngningar görs också för att öka marknadsandelarna i godstrafiken. Vidare delegeras beslutsfattandet i organisationen så långt som möjligt.

och detta tror jag är utomordentligt viktigt. Ökad uppmärksamhet skall också ägnas åt lönsamhetsbedömningar när det gäller framtida investeringar.

Men med en miljardförlust i sikte, trots SJ:s ansträngningar, har det varit naturligt att se över de regler och målsättningar som statsmakterna ställt upp för SJ. Det gäller inte minst att klara ut vilka kostnader som beror på dels politiskt beslutade åtgärder, dels affärsförvaltningens egna åtgärder.

Statsmakterna ställer höga krav på SJ i fråga om trafikens omfattning, standarden på bannätet, servicenivån osv.

Det är därför viktigt att nu klara ut och noggrant precisera de uppgifter för vilka SJ skall ha fullt företagsekonomiskt ansvar. Kostnaderna för den resterande delen av verksamheten, som är nödvändig för att SJ skall kunna leva upp till de allmänna trafikpolitiska målen om en tillfredsställande trafikförsörjning i landets olika delar, måste helt eller delvis betalas direkt över statsbudgeten. En hopblandning av dessa frågor är inte bara olycklig för verkets anställda och dess ledning utan också direkt försvärande för den långsiktiga målsättningen.

Det är alltså nödvändigt att SJ får delvis nya förutsättningar att arbeta efter. Förslagen i årets budgetproposition innebär i korthet:

För det första upprätthålls en hög investeringsnivå för järnvägen. SJ:s investeringar ökar i reala termer med 5 %. Investeringsvolymen överstiger i den nu framlagda budgeten för första gången 2 miljarder kronor.

För det andra skärs SJ:s förräntningspliktiga kapital ner med 1 miljard kronor.

För det tredje skall i framtiden samhällsekonomiska bedömningar göras av regeringen när det gäller sådana nya, stora investeringar i infrastrukturen som SJ inte kan ta det företagsekonomiska ansvaret för, men som kan vara nödvändiga för att allmänna trafikpolitiska mål skall uppnås.

För det fjärde förs ett tiotal bandelar över från affärsbanenätet till det ersättningsberättigade nätet. Trafiken på dessa banor tryggas.

För det femte skall alla tjänster som statsmakterna köper av SJ redovisas öppet under ett särskilt anslag. De blir alltså i fortsättningen föremål för sedvanlig budgetbehandling.

För det sjätte tar staten på sig ett *delat* betalningsansvar för sådan lokal och regional persontrafik på provningsbanorna utanför riksnätet som länshuvudmännen vill behålla.

Regeringens förslag innebär inte att konkurrensförhållandena mellan trafikgrenarna rubbas. För att klarlägga trafikgrenarnas kostnadsansvar har kommunikationsdepartementet på uppdrag av kommunikationsministern påbörjat en översyn av denna fråga. I uppdraget ingår också att jämföra beslutsunderlaget vid stora investeringsbeslut inom de olika trafikgrenarna.

Regeringen föreslår som sagt att tolv banor överförs från affärsbanenätet till den ersättningsberättigade delen av riksnätet. Systemet med statlig ersättning för vissa underskottsbanor har vi haft sedan 1963, med full insyn från parlamentariskt sammansatta s. k. separatredivisningskommittéer, och

Torsdagen den
5 maj 1983

*Statens järnvägars
verksamhet, m. m.*

de gängse beräkningskriterierna har även legat till grund för det nu framlagda regeringsförslaget när det gäller dessa banor. I de parlamentariskt sammansatta kommittéerna har man kunnat konstatera att dessa tolv banor under flera år icke kunnat uppvisa företagsekonomisk bärkraft. Därför överförs de alltså till riksnätet, och därmed garanteras trafiken på dessa banor.

För egen del tycker jag att centermotionärernas farhågor för en "styvmoderligare" behandling av en riksnätsbana som tillhör ersättningsbanenätet är klart obefogade. Riksdagen har ju lagt fast målen för riksnätet. Med regeringens förslag tryggas persontrafiken på dessa banor för överskådlig tid.

Jag vill också i korthet beröra den ersättning som länshuvudmännen skall betala till SJ för att SJ upprätthåller lokal trafik på ersättningsbanor utanför riksnätet, eftersom den varit föremål för speciella uttalanden från utskottet, som vill ge regeringen till känna sina synpunkter i frågan. För den nämnda trafiken föreligger inga kapitaltjänstkostnader för infrastruktur, eftersom staten tar på sig dessa enligt budgetförslaget. Detta är en klar förbättring för huvudmännen jämfört med 1979 års ordning. Denna ordning innebär f. ö. att huvudmän som väljer att gå över till busstrafik får ett övergångsvederlag, som reellt möjliggörs av att staten slipper investeringsutgift och finansierar vederlaget över ersättningsanslaget. Oavsett vilken praktisk form som väljs – järnvägsalternativet eller bussalternativet – innebär regeringsförslaget att statsbidrag i form av milersättning till trafiken utgår för ett bestämt antal turer. På den punkten behöver icke någon som helst osäkerhet råda.

Den ersättning som huvudmännen skall betala till SJ för lokal tågtrafik på ersättningsnätet skall begränsas till vad SJ hittills haft i ersättning för samma trafik under samma förhållanden, dvs. den statliga ersättning som SJ fått tidigare plus trafikintäkter. Huvudmannen behöver då inte betala mer än vad som hittills utgivits för trafiken från statens sida, eftersom han ju själv får överta trafikintäkterna, sedan en överenskommelse träffats med SJ. Av budgetpropositionen framgår också att regeringen kommer att utfärda närmare riktlinjer när det gäller länshuvudmännens ersättning till SJ vid köp av tågjänster på e-nätet. Det uttalande som trafikutskottet har gjort i anslutning till detta kommer alltså att ligga till grund för de riktlinjer och anvisningar som departementet kommer att utarbeta.

Till sist, fru talman, något om infrastrukturen i SJ-nätet. I framtiden är det för vissa stora grundläggande projekt nödvändigt att komplettera SJ:s affärsverksmässiga kalkyler med något vidare samhällsekonomiska fakta och låta en del av investeringsutrymmet tas i anspråk för sådant som kanske först efter mycket lång tid betalar tillbaka sig till samhället. Jag tänker då på de stora sprängvisa insatser i spårkapacitetsutbyggnader som vi står inför i Stockholmsområdet och på västkusten, där vi relativt snabbt bör få till stånd dubbelspår. Här gäller det också att mer än hittills anlita konjunkturmedel vid sidan av det vanliga investeringsanslaget. Detta kan dock behöva anlitas för erforderliga projekteringsinsatser. Bodelningen mellan affärsförvaltningen hos SJ och ägarens/statens egna engagemang skall givetvis hållas även i framtiden.

Jag hävdar att genom regeringsförslagen i budgetpropositionen har en reformprocess inletts, där statsmakterna och SJ samverkar i ett omdaningsarbete som det är hög tid att genomföra. Det får bli regeringens uppgift att i efterhand ge riksdagen information härom liksom att väcka de ytterligare åtgärdsförslag som kan behövas.

Den finansiella rekonstruktionen av SJ och de ökade investeringar som SJ föreslås få belöper sig på, som jag sade tidigare, sammanlagt över 2 miljarder kronor. Det innebär en offensiv satsning på järnvägen och är ett uttryck för att järnvägsnätet även i fortsättningen skall utgöra stommen i person- och godstrafiken. Dessa förslag har samtliga partier utom moderaterna ställt sig bakom i utskottet.

Med tanke på den massmediedebatt som har försiggått de senaste veckorna finns det all anledning understryka att i det beslut som riksdagen kommer att fatta i kväll ingår en massiv satsning på järnvägen. För första gången anvisar vi över 2 miljarder kronor till statens järnvägar för investeringar. Vi möjliggör en bättre situation för SJ:s affärsverksamhet genom att vi skriver ner statskapitalet med 1 miljard. Vi ökar anslaget till icke lönsam trafik från i runt tal 900 milj. kr. till i det närmaste 1,5 miljarder kronor. Det är alltså en offensiv satsning som sker när det gäller de svenska järnvägarna.

Det är vidare glädjande att samtliga partier står bakom förslaget att länshuvudmännen skall överta ansvaret för den lokala och regionala persontrafiken på järnvägen. Enighet råder om att länshuvudmännen senast före 1984 års utgång skall ha beslutat sig för om de vill driva sådan trafik och betala för den. Detta förslag innebär inte, såsom har utmålats i massmedia, att järnvägstrafiken skall läggas ned. Det innebär bara att 1979 års trafikpolitiska beslut om att länshuvudmännen skall ta över ansvaret för denna trafik fullföljs. Den oklarhet som hittills har rått har medfört att underhållet på många banor har eftersatts.

Oenighet råder egentligen bara om det bidrag som utgår för busstrafik om järnvägstrafiken läggs ned. Centern och vpk menar att detta bidrag gynnar bussalternativet och föreslår därför att bidrag även skall utgå för järnvägsstrafik.

Jag vill hävda att utskottsmajoritetens förslag innebär att konkurrensneutralitet garanteras. Vårt förslag innebär nämligen att statsmakterna skall svara för att banorna håller en tillfredsställande standard samt att länshuvudmännen inte skall belastas med kapitalkostnader för redan gjorda eller kommande investeringar i SJ:s bannät.

Med dessa ord, fru talman, ber jag att på alla punkter få yrka bifall till hemställan i trafikutskottets betänkande nr 15.

Anf. 48 SVEN HENRICSSON (vpk) replik:

Fru talman! Nej, Kurt Hugosson, vpk var inte överens om den här ordningen med länshuvudmän, baserad på kommuner och landsting. Vi föreslog i en särskild motion då denna fråga var aktuell 1978 en helt annan ordning för den regionala trafikorganisationen. Den innebar att staten skulle

Torsdagen den
5 maj 1983

*Statens järnvägars
verksamhet, m. m.*

ha kostnadsansvaret men att det skulle finnas regionala lekmanstyrelser, som skulle biträda med organisationen av trafiken. Vi var alltså inte med på detta.

Jag skall gärna medge att en viss förbättring skett när det gäller villkoren. I och med att vi var emot detta och vårt förslag inte gick igenom för vi naturligtvis kamp i andra avsnitt nu när man drivit igenom denna ordning. Jag vill då godta Kurt Hugossons resonemang om att det blivit en viss förbättring när det gäller det delade betalningsansvaret. Men det är ju resultatet av en kraftig opinion, som tvingat fram denna reträtt från myndigheternas sida.

Jag vill ställa en ren och öppen fråga till Kurt Hugosson: Varför får länstrafikhuvudmannen detta speciella statsbidrag, om han väljer buss i stället för tåg? Detta medför att man i regel väljer det som ger den största ekonomiska förmånen. När man kan se fram emot att få kanske flera miljoner beroende på någon sorts beräkning av särkostnaden för SJ, som man har sparat, väljer man det. Det sker då på bekostnad av ett eventuellt val av tågtrafik. Jag vill ha reda på varför man inrättat detta. Det är ju bara ägnat att styra mot bussanvändning i ett läge då de kommunala finanserna samtidigt sviktar under många andra bördor i samband med lågkonjunktur, sysselsättningsproblem och annat.

Anf. 49 KURT HUGOSSON (s) replik:

Fru talman! Det är riktigt att vpk tidigare har motsatt sig att länshuvudmännen skulle ha ansvaret för den lokala och regionala persontrafiken. Men det intressanta är att diskutera vad årets betänkande från trafikutskottet innehåller. I detta betänkande kan vi se att Sven Henricsson som representant för vänsterpartiet kommunisterna inte har reserverat sig mot att utskottet slår fast att de regionala huvudmännen har ansvaret för den lokala och regionala kollektivtrafiken, även om den sker på järnväg. Det finns ingen reservation från Sven Henricsson på den punkten. Jag utgår då naturligtvis från att Sven Henricsson står bakom utskottets förslag. Sven Henricsson har inte heller reserverat sig mot att utskottet ställt sig bakom budgetpropositionens förslag, att man under 1984 skall ta ställning till de här frågorna. Jag måste utgå från vad vi har kommit fram till.

Då frågar Sven Henricsson: Varför skall länshuvudmännen få ett bidrag om man inte väljer tågalternativet? Ja, orsakerna är ju ganska enkla att förklara. Om man inte väljer tågalternativet, slipper staten mångmiljonbelopp för investeringar och upprustning av järnvägsnätet. Då tycker vi att det är rimligt att staten ger länshuvudmännen en del av dessa miljoner i samband med att man byter till ett annat trafiksystem. Det är nämligen så – och det bör Sven Henricsson som är en gammal erfaren trafikman veta – att det är förenat med en del kostnader i initialskedet, när man övergår från ett trafiksystem till ett annat. Detta är den enkla och rimliga förklaringen. Vi tycker att det är rimligt även ur rättvisesynpunkt.

Det är förvånande när man ena minuten står här och klagar över att vi lastar över olika kostnader på kommuner och länshuvudmän och nästa minut

säger: Nej, ge dem inga pengar, ifall de inte väljer järnvägsalternativet. Jag förstår inte det resonemanget.

Under detta anförande övertog talmannen ledningen av kammarens förhandlingar.

Nr 139

Torsdagen den
5 maj 1983

*Statens järnvägars
verksamhet, m. m.*

Anf. 50 SVEN HENRICSSON (vpk) replik:

Herr talman! Jag kan inte hjälpa att Kurt Hugosson inte förstår. Men, Kurt Hugosson, skyll i så fall inte på mig att ni inte förstår. Jag skall försöka en gång till.

Jag gör gällande att detta extra statsbidrag är ägnat att framställa det som så mycket attraktivare att välja bussen. Men dessa kommuner och deras medborgare kanske tycker att de vill ha kvar sina tåg. De kämpar för att få ha kvar tågen, därför att det samtidigt är ett bevis för att man ändå har en utvecklad service. Då förminskas möjligheterna för dessa kommuner i och med att man kommer med någon sorts lockbete i form av en extra dusör. Det reagerar jag emot. Om det skall vara en rättvis analys av förutsättningarna, borde dessa båda trafikmedel få åtnjuta samma förmåner. Statsfinansiellt innebär det ju ingen skillnad.

Att vi inte motsatt oss – Kurt Hugosson tog upp detta i början av sin senaste replik – det resonemang som rör länshuvudmännens agerande i samband med de här frågorna är alldeles naturligt. Om jag förlorar ett slag, skall jag då sätta mig ner och tjura och säga: Jag fick inte igenom mitt förslag, och då vill jag inte längre vara med och diskutera och resonera utifrån de premisser som majoriteten har fastlagt. Så tror jag inte heller Kurt Hugosson handlar i det verkliga livet.

Vi måste utgå från att det är beslutat att vi skall ha regionala styrelser. Då får vi göra det bästa av situationen och se till att villkoren för deras handlande så långt möjligt blir så gynnsamma som möjligt med tanke på de politiska grundsatser som man arbetar utifrån.

Anf. 51 KURT HUGOSSON (s) replik:

Herr talman! Jag tycker att Sven Henricssons senaste replik var utomordentligt bra. Han konstaterar att han har samma uppfattning som utskottsmajoriteten, att länshuvudmännen har ansvaret för den lokala och regionala persontrafiken även om den går på järnväg. Det är bra.

Den ersättning som kan komma länshuvudmännen till del, därest man inte väljer järnvägsalternativet, är inget lockbete. Det är en ersättning för de kostnader som man har i initialskedet, bl. a. när man övergår till ett nytt trafiksystem.

Jag tror inte att de kommunala representanterna och länshuvudmännen är så kortsiktiga i sina bedömningar att de binder en långsiktig trafiklösning vid en ersättning som de får under mycket begränsad tid. Jag har den alldeles bestämda åsikten att det är kloka och förståndiga människor som ute i länen skall bedöma vilken trafiklösning som ur samhällsekonomiska och service-

Torsdagen den
5 maj 1983

*Statens järnvägars
verksamhet, m. m.*

mässiga synvinklar är den bästa trafiklösningen för de människor som de har att försöka lösa trafikproblemen för.

Talmannen anmälde att Sven Henricsson anhållit att till protokollet få antecknat att han inte ägde rätt till ytterligare replik.

Anf. 52 CLAES ELMSTEDT (c):

Herr talman! Man kan inte underlåta att notera vilken skillnad det är på tongångarna när man diskuterar järnvägspolitik här i riksdagen och när man träffar dem som nu så omtalat skall ha hand om ansvaret för den lokala och regionala trafikpolitiken, nämligen representanterna för länshuvudmännen och kommunerna.

Jag erinrar mig alla besök som jag gjort i kommunerna, och jag erinrar mig alla uppvaktningar som jag deltagit i, där representanter för alla partier – kloka och förståndiga människor som står mitt uppe i verksamheten – framlagt synpunkter som i många stycken går precis stick i stäv mot vad som sagts av flera här i dag.

Det är klart att man kan göra det lätt för sig och säga att var och en vill ha sitt, och här har vi det övergripande ansvaret för hur det hela skall utvecklas och se ut. Det ligger, för allt i världen, en del i det. Men att så till den milda grad på gränsen till att förringa dessa människors kompetens när det gäller att bedöma vad som är bäst för deras bygder, det får man akta sig för.

Kurt Hugosson sade i sitt huvudanförande att det är en reformprocess som nu har inletts när det gäller trafikpolitiken och järnvägspolitikerna här i landet, i första hand naturligtvis beträffande de banor som är föremål för nedläggningsprövning. Jag håller helt med honom om det. Det är en process som har inletts, en process som kommer att låta höra tala om sig allteftersom beslutsdatum för olika nedläggningar närmar sig.

Vi har också märkt av den allmänna debatten att intresset för järnvägspolitik har ökat under senare tid. Partierna har tagit ställning – regeringen i sin proposition och oppositionspartierna i sina motioner. Och jag noterar att propositionen har fått stöd inte minst ifrån moderat håll. Men jag skall inte kritisera vare sig den ena eller andra för att man lägger fram sina förslag; jag utgår ifrån att de förslagen visar hur intresseinriktningarna är, vad man prioriterar, vad man vill slå vakt om. Att det sedan på väsentliga punkter finns skiljaktigheter jämfört med den meningsriktning som jag företräder, det är en annan historia.

Det råder ingen tvekan om att det blåser nygamla vindar kring en del av de banor som nu diskuteras. Många tycker sig känna igen 1960-talet, med den nedläggningspolitik som detta årtionde kännetecknades av.

Det är begripligt att en viss oro sprider sig. Om utskottsmajoriteten får som den vill här i dag – och alla odds pekar i den riktningen – så kommer, som Rune Torwald har påpekat tidigare här i debatten, ett par hundra mil järnväg att med ganska stor säkerhet vara ur trafik inom tre fyra år. Det är en sjättedel av det totala järnvägsnätet.

Det talas emellanåt om att SJ är hela svenska folkets järnväg, och man

ställer sig naturligtvis frågan om det egentligen är så. SJ:s nya organisation, med ett regionalt resultatansvar, finns det anledning att ställa förhoppningar till. Jag tror att det är ett riktigt grepp. Det minskar förhoppningsvis byråkratin, och det stimulerar i takt med att ansvarstagandet ökar ute i regionerna.

Jag vill också gärna ge SJ en eloge för den satsning som görs för att öka resandefrekvensen på de större stråken. Det är närmast Cityexpressen Stockholm–Göteborg jag åsyftar. Det är ett bra grepp – det är inget tvivel om det. Jag hoppas att det kan fortsätta, och även användas på andra håll.

Frågan är hur mycket kraft och engagemang som finns över för de mindre banorna – utan att jag för den skull syftar på de allra minsta. Det är klart att kommunalmän och befolkning ute i många av våra mindre kommuner känner sig både irriterade och förbigångna, när de nu åter måste ägna tid åt att argumentera mot de starka nedläggningskrafter som känner att de har fått luft under vingarna.

Förvisso är nu statsmakternas bud till länshuvudmännen annorlunda än 1979 när det gäller banstandard etc., om huvudmännen väljer att ha trafiken kvar på järnväg. Men jag tycker ändå att detta inte är så mycket att yvas över. Fattas bara att huvudmännen mer eller mindre skulle rusta upp järnvägen först! Och ingen i utskottsmajoriteten – eller någon annan – kräver ju att länshuvudmännen skall stå i tacksamhetsskuld till staten för att man får vägar att köra på, om man väljer att flytta över trafiken till buss. Den s. k. infrastrukturen är det aldrig någon diskussion om när det gäller vägarna.

Vi har gått med på att beslut om de aktuella banornas framtid bör kunna fattas före utgången av 1984. Men man måste också komma ihåg att länshuvudmannorganisationen ju nått och jämnt är kvar och att det handlar om beslut med utomordentligt stor räckvidd. En nedlagd bana är något som för alltid försvinner. Beslutet här i riksdagen uppfattas på sina håll som litet ödesmättat, särskilt som majoritetens förslag inte enligt vår mening ger huvudmännen någon valmöjlighet. Detta vitsordas också av dem som är förhandlingspart från kommunernas sida. Man känner det som om man inte har någon valmöjlighet. Ekonomin pekar bara i en riktning.

Nu får man höra – och det är vi också vana vid – att för att man anser att det av flera skäl är klokt att gå försiktigt fram med nedläggningarna så är man romantiker. Det har inte sagts här i dag såvitt jag har hört – jag har inte haft möjlighet att följa alla detaljer. Men det sades i ett radioprogram i går eftermiddag vid upprepade tillfällen. Det var inom parentes sagt ett radioprogram där det parti som har ett alternativ till majoritetens förslag inte ansågs böra vara med.

En romantiker är någon som bortser från ekonomiska realiteter, som inte förstår vad som är bäst för människorna i de bygder som är berörda. Det är klart att det finns romantiker på det här området lika väl som på alla andra områden. Men jag tror inte att alla de kommunalmän och allt det organisationsfolk som strider för sina banor skulle känna sig särskilt hedrade av att i de här sammanhangen bli betraktade som romantiker. Det är folk som varenda dag står upp till knäna i vardagens realiteter. Jag tror inte att de

Nr 139

Torsdagen den
5 maj 1983

*Statens järnvägars
verksamhet, m. m.*

Torsdagen den
5 maj 1983

*Statens järnvägars
verksamhet, m. m.*

känner sig som romantiker. De ser i varje fall inte ut som sådana.

Varje gång centern har försvarat och med alternativa förslag kämpat för de glesare befolkade bygderna och deras intressen har vi fått höra att vi bortser från ekonomiska fakta. Så var det på 1960-talet, då vi ensamma slogs mot stordriftstanken på olika områden. Det gällde jordbrukets rationalisering, det var de stora kommunbildningarna och det gällde småföretagens möjligheter att hävda sig. På alla de områdena har vi fått rätt. En mängd åtgärder har måst vidtas – efter beslut både i det här huset och på andra håll – för att motverka de negativa effekter som följt i dessa stordriftens spår.

Jag nämner detta, eftersom det som nu föreslås av utskottsmajoriteten får till följd att nedläggningen av banor sätter fart igen – till stor nackdel för de delar av landet som alltid har fått ta törnar därför att de är tillräckligt små för att alla skall våga sig på dem. Det är ju sant!

1990-talet kommer att visa att vi också på det här avsnittet får rätt. Flera av de banor som majoriteten nu inte ger en rejäl chans att hävda sig kommer då att saknas. Vilken länshuvudman kan välja att ha trafiken kvar på järnväg och betala miljonbelopp, när vederbörande får alla kostnader betalda under fem år om man går över till busstrafik? Det är ju vad det handlar om. Det må sägas vad som helst om upprustningen av banorna – den kommer ändå alltid att betyda stora underskott. Men längs dessa banor kommer alltid att bo människor som har rätt att resa krav. Och de kraven är i allmänhet av mycket ringa omfattning jämfört med alla de krav som reses på andra håll här i landet.

Centerns förslag ger länshuvudmännen ett reellt alternativ. Vill man ha trafiken kvar på järnväg får man i statsbidrag 20 kr./tågkilometer om trafiken har en viss omfattning. I många trakter, där vägnätet inte är så väl utbyggt, kan man vilja ha trafiken kvar på banan för att slippa ta ut trafiken i trängseln på vägarna. Från energisynpunkt är det också många gånger en fördel att få använda järnvägen.

Vårt förslag belastar inte heller statsbudgeten mer än regeringens och utskottsmajoritetens förslag gör. Jag förstår uppriktigt sagt inte varför majoriteten är så rädd för att ge länshuvudmännen två någorlunda likvärdiga alternativ. Det luktar litet förmynderi. Med majoritetens förslag finns i realiteten inget val för huvudmännen. Med vårt förslag finns en valmöjlighet. Man undrar om majoriteten är rädd för att en del skulle föredra att ha kvar trafiken på järnväg och i så fall varför.

Saken har förvisso inte kommit i bättre läge efter det att transportrådets generaldirektör har uttalat sig i pressen och i stort sett sagt att ett antal banor skall tas ur drift vad gäller persontrafiken. Varför går en myndighetschef ut på det viset, särskilt som utskottsmajoriteten i det betänkande vi nu behandlar säger, att transportrådets uppgift skall vara av karaktären att medla och förmedla mellan SJ och länshuvudmännen.

Detta är ett egendomligt sätt att medla! Verkschefen går ut en månad innan utskottet behandlar budgetpropositionen och talar om att ett visst antal banor skall avvecklas. Det är, herr talman, snudd på skandal – inte bara mot riksdagen, som har att ta ställning till det hela innan berört ämbetsverk över

huvud taget skall lägga sig i det. Det mest upprörande är den nonchalans som härigenom visas alla dem – kommunalmän och andra runt om i landet – som är engagerade i lösandet av trafikfrågorna på sina orter. De gör det självfallet under tryck från de människor som är berörda, människor vilkas vardag är tämligen okänd för många i centralbyråkratin.

Järnvägen är en samhällstillgång, och det gäller att fundera mer än en gång innan man avvecklar den. Det är då ytterst angeläget att det finns alternativa lösningar för dem som skall ha det framtida ansvaret för trafiken. Gå över till buss, så betalar vi, säger utskottsmajoriteten. Håller ni fast vid järnvägen får ni betala själva! Detta kallar man valmöjlighet!

Det är, herr talman, mot den bakgrunden inte konstigt att frågan väcker debatt ute i bygderna och även på andra håll i landet. Det är mot den bakgrunden som centerns agerande i den här frågan skall ses.

Anf. 53 KURT HUGOSSON (s) replik:

Herr talman! Claes Elmstedt säger att det råder oro ute i landet. Det ligger nog en del sanning i det. Det är med förvåning man tar del av vilken information som har gått ut. Jag vill hävda att centern i utomordentligt hög grad har lyckats förvirra debatten. Claes Elmstedt gör det även här i dag när han talar om att vi nu skall fatta beslut om att lägga ned 200 mil järnväg, en sjättedel av samtliga järnvägar. Det är inte vad det handlar om.

Riksdagen lade i sitt trafikpolitiska beslut 1979 fast en handläggningsordning. Det förslag vi nu har att behandla innebär en förbättring jämfört med 1979 års trafikpolitiska beslut.

Vi föreslår nu ett delat kostnadsansvar mellan länshuvudmännen och staten. Skulle vi ha följt 1979 års trafikpolitiska beslut – som Claes Elmstedt inte ändrade på när han var kommunikationsminister – hade förutsättningarna för länshuvudmännen varit betydligt sämre. Nu är vi beredda att säga att vi skall rusta upp de här banorna – man skall slippa kapitalkostnader för redan nedlagt kapital och framtida investeringar. Jag förstår alltså inte det resonemanget.

Nu säger Claes Elmstedt att man får pengar i fem år om man beslutar sig för att gå över till buss. Det utgår medel i båda fallen! Väljer man tågalternativet tar staten på sig kapitalkostnaderna och ansvaret för att rusta upp banorna. Väljer man inte det alternativet får man under övergångsskedet en viss ersättning från staten. I båda fallen erbjuds bättre villkor till länshuvudmännen än vad som gällde när Claes Elmstedt var kommunikationsminister.

Jag har inte talat om romantiker. Jag vet att det finns ett stort intresse ute i landet för statens järnvägar och järnvägsfrågorna. Jag tycker detta är en utomordentligt bra utgångspunkt när länshuvudmännen och kommunalmännen skall ta ställning till vilken typ av transportlösning de skall välja för att tillgodose önskemålen från de människor, vilkas uppdrag de har att välja den bästa trafiklösningen.

Nr 139

Torsdagen den
5 maj 1983

*Statens järnvägars
verksamhet, m. m.*

Torsdagen den
5 maj 1983

*Statens järnvägars
verksamhet, m. m.*

Anf. 54 CLAES ELMSTEDT (c) replik:

Herr talman! Jag hade väntat att Kurt Hugosson skulle fråga varför förhållandena inte ändrades under den tid då jag hade ansvaret i departementet. Det är rätt lätt att svara, Kurt Hugosson. För det första utarbetade vi efter kontakter med berörda parter ett ordentligt underlag. Det gällde främst att SJ och länstrafikhuvudmännen skulle komma överens om tjänster som länshuvudmännen ville utnyttja hos SJ. Det var det första steget.

För det andra vet Kurt Hugosson lika bra som någon annan – jag antydde det också i mitt huvudanförande – att länshuvudmannorganisationen ännu inte har ens kommit i gång överallt. Det var litet väl tidigt att börja denna process. Men den hade säkert kommit i gång, om vi hade varit kvar i departementet. Jag tror att utgångsläget för dessa överläggningar då hade varit ett annat.

Lika litet som någon annan från det parti som jag företräder har jag förnekat att vi måste se över de banor som det nu är tal om. Därför har vi ställt upp på att beslut bör fattas före utgången av 1984. Nog om detta.

Det är inte vi som sprider oro i landet. Vi tar emot information från dem som är berörda, och vi försöker göra det bästa möjliga av detta. Vi tilltror dessa människor, som står mitt uppe i verksamheten, en förmåga att begripa vad det handlar om bättre än transportrådet och många andra, som ser detta från ovan eller mera på distans. Det är skälet till vårt agerande och inget annat.

Jag tillbakavisar på det bestämdaste påståendet att vi medvetet skulle vilseleda. Det är en oförsynthet att säga något sådant. Det handlar om att gå försiktigt fram. Därmed är inte sagt att man inte kan acceptera nedläggningar i vissa fall. Vi har aldrig förnekat detta. Men länshuvudmännen, som har ansvaret – vilket så många gånger har sagts här i dag – skall inför detta beslut ha reella alternativ så att de vet vad de gör och inte ställs inför fullbordat faktum.

Kurt Hugosson säger också att man nu rustar upp banor och att detta är bättre än 1979 års beslut. Det har också jag sagt tidigare. Men jag begriper inte varför infrastrukturen är så värdefull, om man väljer järnvägsalternativet. Varför skall den inte värderas lika högt, om man väljer landsvägsalternativet? Ingen begär ju att man skall bygga nya vägar för att vi skall få komma ut och köra på dem.

Anf. 55 KURT HUGOSSON (s) replik:

Herr talman! Ingen, vare sig kommuner eller statens organ, har på förhand klassat någon bana som vi nu talar om. Alla banor skall provas förutsättningslöst. Man skall se till att med utgångspunkt i de ekonomiska förutsättningar som riksdagen nu skapar reella förhandlingar kommer till stånd mellan huvudmännen och statens järnvägar.

Jag har inte sagt att centerpartiet medvetet försöker vilseleda. Men jag pekade på att Claes Elmstedt, när han befann sig i talarstolen, sade att vi skall fatta beslut om att lägga ned järnvägar. Det är fel att uttrycka sig så. Då

medverkar man till att ge en felaktig information om vad det handlar om.

Så något om transportrådet. Jag har ingen anledning att gå i svaromål för generaldirektören. Jag tar avstånd från de uttalanden som Rune Torwald gjorde om generaldirektören. Men utskottet gör en klar markering.

Transportrådet skall icke medverka i några förhandlingar. Transportrådets uppgift är av medlande och förmedlande karaktär. Transportrådet skall tillhandahålla aktuell och rättvisande information. Det är inte transportrådet som skall avgöra huruvida persontrafiken skall vara kvar på en enskild bana eller inte, utan det är ett beslut som skall träffas av dem som berörs, nämligen länshuvudmännen.

Anf. 56 CLAES ELMSTEDT (c) replik:

Herr talman! Alla banor skall prövas förutsättningslöst, säger Kurt Hugosson. Ja, just det. Det är precis vad de skall, och syftet med vårt förslag är att detta skall vara möjligt.

Jag har aldrig påstått att vi fattar nedläggningsbesluten här. Jag har sagt att konsekvenserna av besluten som fattas här blir att persontrafiken på en stor del av det totala järnvägsnätet – en sjättedel – kommer att försvinna om några år. Det tar jag inte tillbaka en tum av, eftersom de som skall förhandla inte har något egentligt val.

Sedan säger Kurt Hugosson att transportrådets uppgift skall vara medlande och förmedlande. Det står också i utskottsbetänkandet och är alldeles riktigt. Jag önskar Kurt Hugosson och många andra som nu representerar majoriteten i de här frågorna all framgång i arbetet att få transportrådet att ägna sig åt denna förmedlande och medlande verksamhet. Om det är någonstans det behövs rejält tilltagen information, Kurt Hugosson, så är det för att lyckas med det. Jag önskar lycka till!

Anf. 57 PER STENMARCK (m):

Herr talman! Som alla är väl medvetna om, är SJ ett affärsdrivande verk med stora ekonomiska problem. Frågan om ersättning till SJ har därför varit årligen återkommande för riksdagen.

Att SJ:s förluster varit och är stora är välkänt. Att de tenderat att bli större för varje år är ett beklagligt faktum. Om man inkluderar förräntningskravet, har SJ sedan budgetåret 1969/70 redovisat vinst en enda gång. Den totala förlusten från detta datum uppgår till närmare 3,5 miljarder kronor.

SJ:s verksamhet kan i dag sägas baseras på två grundläggande beslut. Det ena är 1979 års beslut angående trafikpolitiken, det andra är den strukturplan som antogs 1980 och enligt vilken SJ skall inrikta sin verksamhet på att senast under budgetåret 1983/84 uppnå full kostnadstäckning och uppfylla statsmakternas uppställda förräntningskrav. Vi kan i dag konstatera att så inte kommer att ske. Även om SJ:s prognoser pekar på en viss minskning av underskottet, kommer detta att vara betydande även i fortsättningen, trots en ökad rationaliseringstakt.

Konsultfirman McKinsey har för SJ gjort beräkningar om lönsamhetsut-

vecklingen och pekat på åtgärder för hur denna skall kunna förbättras. Med något annorlunda beräkningsgrunder än de SJ använder anser man att risken är uppenbar att förlusterna, inkl. förrätningskravet, för budgetåret 1983/84 kan uppgå till över 1 miljard kronor, om ingenting görs.

Det finns naturligtvis många skäl till denna utveckling. Samtliga dominerande rörelsegrenar – såsom persontrafik, vagnslasttrafik och styckegods – ger ett otillfredsställande bidrag till täckning av de gemensamma kostnaderna. Busstrafiken och vissa andra rörelsegrenar visar på smärre överskott:

I sin tur har naturligtvis detta sina skäl. I de flesta fall har SJ inte kunnat påverka dessa. Konjunkturedgången har varit långvarig och strukturomvandlingen har drabbat näringslivet där järnvägarna traditionellt varit starka. Under hela 1970-talet har SJ därför förlorat terräng när det gäller godstrafiken. Både totalt sett och för transporter över 100 km har lastbilen hela tiden tagit marknadsandelar.

Till detta kommer svårigheter att leva upp till kundernas kvalitetskrav beträffande vagnar och punktlighet. SJ:s oförtjänt dåliga rykte i fråga om punktlighet är förmodligen ett av de större problemen. Mycket tyder på att SJ håller på att tackla detta problem på ett framgångsrikt sätt.

Det är i detta perspektiv vi skall se regeringens förslag till åtgärder. I vissa delar är vi moderater positiva till åtgärderna, i andra delar är vi mera tveksamma till de av regeringen föreslagna åtgärderna.

Jag har i ett tidigare sammanhang ställt frågan: Vad blir egentligen de *totala* kostnaderna för den nya modell som regeringen här har lagt fram? I en längre interpellationsdebatt för några månader sedan fick jag inget besked av kommunikationsministern. Jag tror att jag vet vad det beror på. Samhällets totala kostnader blir med denna modell knappast mindre än vad kostnaderna är i dag. I varje fall när man diskuterar kostnaderna är detta det enda riktigt intressanta.

De är möjligt – för att inte säga troligt – att SJ:s siffror "friseras" högst avsevärt med det förslag som riksdagen med största sannolikhet kommer att anta. Men samtidigt är det mycket som talar för att samhällets totala kostnader kommer att stiga med åtminstone samma belopp. I slutänden skall vi troligen vara tacksamma om vi uppnår samhällsekonomiskt status quo.

Om vi inte ser upp noga riskerar vi att detta blir ett nytt Zenit-fall: Förlusterna tar staten hand om. Högst eventuella vinster tillfaller statens järnvägar.

Det har visat sig populärt att citera här i dag. Rune Torwalds poetiska höjder lär jag inte kunna nå, och Sven Henricssons utmärkta val av ämne kan jag inte heller leva upp till. Men i en mycket omtalad bok som heter Megatrender, av den amerikanske författaren John Naisbitt, förs ett resonemang om att det amerikanska järnvägsbolaget redan för flera år sedan borde ha omvandlats från att bedriva järnvägsverksamhet till att i stället bedriva transportverksamhet, dvs. ett företag som transporterar både personer och gods inte enbart på järnvägen.

Naisbitt menar att:

"Det bästa exemplet på faran av att inte i tid inse att en verksamhet har föräldrats är järnvägsbolagens öde."

Han fortsätter:

"Anta att ett järnvägsföretag någonstans på vägen. -- -- hade ägnat sig åt att omdefiniera sin idé om vilken sorts verksamhet man bedrev. Anta att man hade sagt: 'Låt oss lämna järnvägsaffärerna och ge oss in i transportbranschen.' Företaget skulle då ha kunnat skapa system som förflyttade varor med järnväg, lastbil eller flygplan eller en kombination allteftersom det var lämpligt. -- -- I stället fortsatte järnvägsbolagen att sitta fast i föreställningen om de järnvägar som hade tjänat landet så väl -- till dess världen förändrades."

Detta är kanske en förändring som även det svenska järnvägsföretaget borde ha gått igenom för flera år sedan. Men det är också en utveckling som man nu *håller på* att gå igenom. Godstrafik sker allt oftare som en samordning av järnväg och landsväg genom olika typer av kombitransporter. SJ:s satsning på det s. k. C-samprojektet är sannolikt en framsynt och positiv utveckling.

Herr talman! Det har varit mycket diskussion i olika sammanhang kring det moderata besparingskravet på minskade kostnader för SJ med 150 milj. kr. Det går inte, säger man. Moderaterna kan inte peka ut var dessa kostnader skall minskas, säger man också. Det sista är faktiskt delvis rätt, även om vi har pekat på en rad möjligheter -- som dock bara skall ses som exempel. Samtidigt är det odiskutabelt så, att det är SJ självt som har kompetens och möjlighet att peka ut var dessa besparingar skall ske. Vi moderater menar att riksdagen *måste* ställa krav på SJ att redovisa kostnadsminskningar. I rådande statsfinansiella läge, med ett budgetunderskott på över 90 miljarder kronor vore, som vi ser det, allt annat ansvarslöst.

Inom SJ finns redan i dag ett stort antal siffror framtagna, inte minst inom den s. k. McKinsey-rapporten, som var klar sommaren 1982, och som pekar på ett antal möjliga kostnadsdämpningar.

Man kan av detta och annat SJ-material dra tre slutsatser om den ekonomiska situationen.

För det första: Intäkterna är otillräckliga.

För det andra: Det räcker inte med förbättrade intäkter för att eliminera förlusterna.

För det tredje: Det krävs en minskning av kostnaderna för att man i framtiden skall kunna uppnå lönsamhet.

Man har också pekat på följande.

Tågföringsresultatet bör, menar man, på kort tid kunna förbättras -- tillbaka till 1978 års nivå. Dels minskas de direkta kostnaderna, dels förbättras SJ:s image.

Enligt rapporten är det också fullt möjligt att minska overhead-kostnaderna. Både kortsiktigt och långsiktigt skulle SJ kunna spara miljonbelopp på detta.

Torsdagen den
5 maj 1983

*Statens järnvägars
verksamhet, m. m.*

Men i McKinsey-rapporten talas det också om tänkbara intäktsökningar. På personsidan har SJ fem huvudlinjer, som står för ca 40 % av persontrafikens intäkter. Problemet är att dessa sträckor har en lägre ökningstakt än genomsnittet för de senaste åren. Detta har sannolikt inte minst påverkats av SJ:s dåliga image beträffande förseningar, bristande service m. m.

McKinsey pekar på ett antal åtgärder, värda att satsa på. Det gäller förbättrad service, större prisdifferentiering inom olika segment och satsning på en marknadsföring som pekar ut SJ som ett alternativ till bilen.

Det är troligen för tidigt att i dag göra någon utvärdering av SJ:s satsning på den s. k. City-Expressen mellan Stockholm och Göteborg, men det hela förefaller att vara en aktiv satsning.

Eftersom en mycket stor del av SJ:s personintäkter kommer från bara fem sträckor, är det tänkbart att liknande satsningar här skulle kunna ge ett gott resultat. Om SJ på detta sätt kan öka resandevolymen med bara några få procent på de sträckor som går från Stockholm till resp. Göteborg, Malmö, Sundsvall och Falun-Borlänge samt på sträckan Malmö-Göteborg, kan det ge stora intäktsökningar. Men då krävs det troligen också att man gör City-Express-satsningar på dessa sträckor.

Herr talman! Den viktiga fråga som vi här i riksdagen egentligen borde ställa oss är denna: Har SJ någon framtid, kommer SJ att överleva? Svaret är nog rätt klart: Det kommer SJ säkert att göra. Men i många fall, kanske i de flesta, är det inte SJ som bromsar utan vi politiker. Det är bara om vi tillåter att SJ på ett naturligt sätt ömsar skinn och skaffar sig en kostym som passar som SJ kommer att kunna klara framtiden.

Anf. 58 OLLE ÖSTRAND (s):

Herr talman! Min uppgift i den här debatten skulle vara att något kommentera reservation 4 i det betänkande som rör transportrådets roll vid nedläggningsprövning av trafiksvaga järnvägar. Det kan kanske behövas ett mer ingående klarläggande om transportrådets roll efter den debatt som har förts ute i landet och även efter vissa inlägg här i kammaren; jag tänker då närmast på Rune Torwalds och Sven Henriessons inlägg om transportrådets roll. Innan jag går in på detta vill jag uttrycka min tillfredsställelse över behandlingen av motion 787, som jag har väckt tillsammans med Birger Rosqvist och Sven-Gösta Signell. Motionen gäller behovet av ett ökat forsknings- och utvecklingsarbete inom järnvägsområdet.

Utskottet delar vår uppfattning om att forsknings- och utvecklingsarbetet på järnvägsområdet har stor betydelse för SJ:s möjligheter att hävda sig i konkurrensen med andra transportgrenar. Det gäller bl. a. att utveckla nya vagnar som kan tillgodose kundernas krav på effektiva transporter. Även utvecklandet av nya transportlösningar, såsom kombinerade transporter järnväg-lastbil, spelar det i detta sammanhang en mycket viktig roll.

Av budgetpropositionen framgår det också att det inom godstrafiken råder vissa missförhållanden, som torde kunna avhjälpas med bl. a. ökade forskningsinsatser.

Utskottet förutsätter också att regeringen noga följer de här frågorna och i

lämpligt sammanhang, t. ex. i kommande budgetproposition, redovisar det forsknings- och utvecklingsarbete som pågår inom järnvägsområdet samt vilka eventuella ytterligare initiativ som regeringen anser erforderliga. Jag hoppas också att detta uttalande blir en indikation för SJ att satsa hårdare på det här området, vilket också skulle bli mycket positivt för utvecklingen av svensk järnvägsindustri.

Därefter några ord om motion 1584, som samtliga socialdemokratiska riksdagsledamöter från Gävleborgs län står bakom och som berör verksamheten vid SJ:s verkstad i Bollnäs.

Ovissheten har varit stor i flera år om vad som skulle hända med verksamheten i Bollnäsverkstaden. Detta har resulterat i flera motioner från vårt håll med krav på att verksamheten i Bollnäsverkstaden skall utvecklas och inte avvecklas. Vi har också framhållit verkstadens betydelsefulla roll som underhållsverkstad för SJ.

Utskottet har nu som tidigare understrukt betydelsen av att verkstadsrörelsen har tillräcklig kapacitet och organiseras på ett effektivt sätt på grund av den väsentligt utbyggda trafiken. En alltför centraliserad organisation skulle kunna leda till försämrade servicemöjligheter. Den utredning som tillsattes 1981 föreslog ju också en neddragning av verksamheten i Bollnäsverkstaden. Vid sidan av utredningen tog personalen vid verkstaden fram ett eget förslag, som innebar i huvudsak oförändrad personalstyrka och inriktning av arbetsuppgifterna.

Det är glädjande att SJ-ledningen nu har anslutit sig till facketts uppfattning i det här avseendet och beslutat i enlighet med dess förslag. Jag tycker det hedrar SJ att man har kunnat ändra uppfattning. Därvid får man utgå ifrån att de anställda vid Bollnäsverkstaden nu kan se ljuset på framtiden.

Herr talman! Låt mig gå över till att kommentera reservation 4, som gäller transportrådets roll vid nedläggningsprövningen för de trafiksvaga järnvägarna och där centern och vpk kräver att transportrådet inte på något sätt skall få engageras i det arbetet. Detta är litet märkligt mot bakgrund av tidigare riksdagsbeslut. I 1979 års trafikpolitiska beslut fastlades ju en handläggningsordning för prövning av persontrafiken på de trafiksvagaste bandelarna. Enligt den handläggningsordningen har transportrådet och de regionala trafikhuvudmännen huvudrollen. Detta framhålls också i årets budgetproposition. Om huvudmannen anser att en överflyttning av trafiken till landsväg är lämplig, bör det enligt det trafikpolitiska beslutet också ske. Däremot var det i det trafikpolitiska beslutet inte klart utsagt vad som skulle hända om huvudmannen ansåg att trafiken borde bibehållas på järnvägen.

Mot bakgrund av att det nu föreslås att länshuvudmannen även skall få ansvar för den lokala och regionala trafiken på *järnväg*, föreslås det också en komplettering av handläggningsordningen, vilket är en naturlig följd.

Herr talman! Låt mig än en gång slå fast att det inte är transportrådets uppgift att åka omkring och lägga ned järnvägar. Det är heller inte transportrådets generaldirektörs uppgift att göra det. Men den uppfattningen har vid flera tillfällen bibringats allmänheten i den, vill jag påstå, speciellt

för den oinvidde mycket förvirrande debatt som hittills har förts om transportrådets mer eller mindre skumma roll i det här sammanhanget. Även Sven Henriksen och Rune Torwald har varit inne på denna linje i debatten i dag.

Transportrådets roll är alltså inte att lägga ned jänvägar, utan i första hand att ta fram det faktamaterial som fordras för länshuvudmannens ställningstagande i samband med att en bandel skall nedlägningsprövas. Det ankommer ju på länshuvudmannen att utarbeta ett alternativt förslag till ersättningstrafik. Transportrådets uppgift är då att redovisa de formella förutsättningarna för nedlägningsprövningen. Man beskriver linjesträckning, befintlig trafikförsörjning, geografiska förhållanden m. m. Till hjälp för länshuvudmannen anges också resfrekvens i järnvägstrafiken, både per dag och per tur. I många fall utarbetas även grafiska tidtabeller med antalet resenärer på varje tur. Även relationsstatistik redovisas vid angivande av t. ex. antalet övergångsresenärer vid grenstationer. Kostnaderna för järnvägstrafiken redovisas på både kort och längre sikt, med uppdelning på trafikskostnader och samkostnader. Även nuvarande trafikintäkter anges.

Det skall också redovisas vilka riktlinjer för betalningen som gäller enligt riksdagsbeslutet, om länshuvudmannen själv avser att svara för järnvägstrafiken på den aktuella bandelen. Transportrådet lägger också stor vikt vid att söka beräkna även de samhällsekonomiska effekterna.

I samband med att länshuvudmannen utarbetar förslag till ersättningstrafik sker ett omfattande kontaktutbyte med transportrådet. Kompletterande uppgifter från SJ, vägverket, länsstyrelsen m. fl. hämtas in av transportrådet och förmedlas vidare. I många fall ordnas konferenser för att vidga kretsen av intressenter.

Det är alltså ett mycket omfattande faktamaterial som transportrådet på detta sätt tar fram – ett material som länshuvudmannen måste ha, om han på ett riktigt sätt skall kunna utarbeta förslag till ersättningstrafik. Men det är också ett material som länshuvudmannen måste ha om han avser att ta upp förhandlingar med SJ om ett bibehållande av persontrafiken på järnvägen.

En viktig uppgift för transportrådet är också att se till att förhandlingarna mellan SJ och länshuvudmännen upptas så snart som möjligt och att de kan genomföras utan dröjsmål, så att de angivna tidsgränserna inte överskrids. Men det är inte transportrådets uppgift att delta vid förhandlingarna mellan SJ och länshuvudmännen, vilket också utskottet har framhållit. Om förhandlingarna leder till en uppgörelse om fortsatt trafik, då är allt frid och fröjd. Men om förhandlingarna inte leder till någon överenskommelse, så är det transportrådets uppgift att se till att förhandlingarna har förts enligt de riktlinjer som riksdagen har beslutat om. Transportrådet har då givetvis att tillse att en förnyad prövning av förhandlingsunderlaget kommer till stånd. Men om den förnyade prövningen inte heller leder till något resultat, blir, av naturliga skäl, transportrådets roll mer aktiv. Transportrådets uppgift blir då – helt i enlighet med den uppfattning som vi har inom utskottet – att lägga

fram ett eget förslag till regeringen om hur den fortsatta trafiken skall bedrivas.

Transportrådets roll är alltså att i första hand ta fram det faktaunderlag som fordras för länshuvudmannens bedömning av hur den fortsatta trafiken skall bedrivas. I andra hand, om länshuvudmännen och SJ inte kommer överens, skall transportrådet lägga fram ett eget förslag till regeringen om hur den fortsatta trafiken skall bedrivas. Den roll som transportrådet har i det här avseendet måste enligt mitt sätt att se vara mycket värdefull för de människor som är berörda av trafiken på de aktuella sträckorna.

Herr talman! Jag tyckte att det fanns anledning att försöka klargöra transportrådets roll vid nedlägningsprövningen, eftersom det ute i landet har förts en något förvirrad debatt om just detta.

Mot den här bakgrunden vill jag yrka avslag på reservation 4 och bifall till trafikskottets hemställan på alla punkter.

Anf. 59 RUNE TORWALD (c) replik:

Herr talman! Låt mig bara i all korthet göra en liten kommentar.

Herr Östrand har nu utförligt redovisat vad transportrådet anser sig ha för uppgifter. Jag menar att åtminstone en del av dem är självpåtagna uppgifter. Jag vill till protokollet bara läsa in vad kommunikationsministern säger i budgetpropositionen:

”Huvudman som överväger fortsatt trafik på järnväg skall förhandla med SJ om villkoren. Därefter får SJ redovisa resultatet av förhandlingarna till transportrådet som vidarebehandlar ärendet och överlämnar det till regeringen.”

Vi centerpartister är decentralister och har den uppfattningen att huvudmännen är fullt kapabla att ta fram ett underlag beträffande tidtabeller m. m., för att ta upp en förhandling med SJ. Och kommer man överens behöver SJ bara redovisa resultatet, och transportrådets roll blir nästan lika med noll – det är bara att effektuera och utbetala de eventuella bidrag som skall utgå. Är man däremot inte överens får transportrådet möjligen träda in som medhjälpare. Från denna utgångspunkt anser jag att det som vi säger är konsekvent, att det skall gå till så som kommunikationsministern har förutsatt, dvs. att det är huvudmännen själva som tar upp förhandlingar m. m. Tidsramarna är också angivna i propositionen, där det står att före utgången av 1984 skall huvudmännen ha tagit ställning till om man vill behålla spårbinden kollektivtrafik eller inte.

Anf. 60 SVEN HENRICSSON (vpk) replik:

Herr talman! Vi har berört två frågor, och den ena gäller transportrådets sammansättning. Vi refererar till den ursprungliga skrivningen beträffande transportrådets roll sådan den utformades i 1979 års trafikpolitiska beslut. Där klaras det ut att transportrådet skall vara sammansatt så att skilda kompetenser tillgodoses. Enligt min och vårt partis uppfattning är inte dessa skilda kompetenser tillgodosedda i rådets nuvarande sammansättning. Det är alltför svag representation från de stora sektorerna kollektivtrafik och

järnvägstrafik, medan däremot bilismen är ganska klart överrepresenterad i transportrådet. Detta är någonting som vi inte kan godta.

Sedan gäller det också frågan om att transportrådet, som ursprungligen – det framgår när man läser historien om detta – var avsett som ett samordnande, förmedlande och hjälpande organ, tenderar att mer och mer bli en myndighet. På grund av att det erfordras ett speciellt kunnande och speciella utformningar av material som skall ligga till grund för utredningar osv., ligger det nära till hands att rådet får denna myndighetsfunktion. Transportrådet kan det här, och det blir det som bestämmer. Det är inte bra, och det är inte i överensstämmelse med de ursprungliga intentionerna.

Anf. 61 OLLE ÖSTRAND (s) replik:

Herr talman! När jag lyssnar på Rune Torwald och Sven Henriesson får jag nästan en känsla av att de inte har deltagit i utskottsbehandlingen av detta ärende. Genom att länshuvudmannen nu också får ansvaret för den lokala-regionala *järnvägstrafiken* har ju handläggningsordningen kompletterats i detta avseende, och då även transportrådets roll. Vi säger klart i utskottsbetänkandet hur vi anser att transportrådet skall agera i fortsättningen. Men det går inte att, som Rune Torwald säger, bara lämna transportrådet utanför i detta sammanhang och tro att länshuvudmännen klarar detta precis hur bra som helst. Jag tror att varenda länshuvudman tycker att det är viktigt att transportrådet tar fram allt det faktamaterial som erfordras för att länshuvudmannen skall kunna göra en riktig bedömning. Och om inte transportrådet tog fram detta material måste man på departementet bygga upp motsvarande expertfunktion, och det tycker jag är onödigt.

Transportrådet har också, herr Torwald, att se till, om förhandlingarna mellan länshuvudmännen och SJ inte leder till något resultat, att dessa har förts enligt de riktlinjer som riksdagen har dragit upp. Också i det avseendet har transportrådet en betydelsefull roll. Om fortsatta förhandlingar och kontakter inte leder till resultat, är det vidare transportrådets uppgift att lägga fram förslag till regeringen om hur den fortsatta trafiken skall bedrivas. Mot den bakgrunden går det inte att i det här sammanhanget utesluta transportrådet.

Anf. 62 TORE CLAFSON (vpk):

Jag kommer i mitt inlägg att i huvudsak uppehålla mig vid vpk-motionerna 622, 1119, 1404, 1434 och 1925. Motionerna gäller framför allt trafikförbättringar i Storstockhomsregionen, men även förbättrade järnvägskommunikationer inom Södertälje kommun och Södermanlands och Uppsala län.

Gemensamt för dessa vpk-motioner när det gäller behandlingen i trafikutskottet är att utskottet å ena sidan instämmer i mycket av motionsförslagen angående behovet av förändringar och förbättringar, men å andra sidan avstyrker bifall till motionerna med hänvisning bl. a. till vidtagna eller planerade åtgärder. Som motiv för avstyrkandena anger utskottet vidare att man förutsätter att regeringen noga följer olika frågor och vidtar åtgärder som anses erforderliga eller också anförs det att man i

princip är överens om föreslagna förbättringar. Standardutlåtandet är i övrigt, vilket vi har hört mycket om i dag, att det ankommer på resp. läns huvudmän att överlägga eller uppta förhandlingar med SJ.

Många av de skäl som anförs från utskottet kan jag förstå och acceptera. Men även om jag vill utgå från, tolka in och förutsätta att det kommer att bli förbättringar och att motionskraven till stor del kan komma att tillgodoses, finns det alltför stora frågetecken. Jag hade hellre sett flera uttalanden från utskottet om att utskottet förutsätter att de förbättringar som föreslås i olika motioner – inte bara från vpk, utan även från centern och folkpartiet – nog skall studeras av regeringen och att erforderliga åtgärder skall vidtas.

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

Klara uttalanden och ställningstaganden för en prioritering av spårburna transporter måste nu innebära att man tar de praktiska konsekvenserna, dvs. att man från statsmakternas sida medverkar till åtgärder för att infria en trafikpolitisk målsättning om en trafikfördelning som bestäms av samhälls-ekonomiska bedömningar.

Stora brister i Stockholmsregionens järnvägstrafik har som bekant fått och får återverkningar i hela vårt järnvägssystem. Stockholm är både då det gäller fjärrtrafik och då det gäller lokaltrafik en flaskhals, där störningar av olika slag får stora återverkningar för hela regionen och för stora delar av vårt land.

Nödvändiga förbättringar och investeringar i Stockholmsregionen skall inte betalas bara av resp. läns huvudmän eller regionens skattebetalare, och det är också mot denna bakgrund som vpk-motionen 1434 och reservationen 8 om ökat anslag till statens järnvägar skall ses. Den utredning som nyligen genomförts av SJ – Stockholmsregionens järnvägstrafik, utbyggnadsbehov av spårsystemet – har kommit fram till ungefär samma resultat och förslag som vpk har framfört sedan flera år tillbaka. Det gäller exempelvis prioriteringen av utbyggnadsåtgärder, där man som de fyra viktigaste objekten tar upp följande:

1. Ombyggnad av Stockholm C för att öka kapaciteten. Växelkryss på Strömsholmsbron.

2. Älvsjö–Flemingsberg, två nya spår och lokaltågsstation i Flemingsberg.

3. Karlberg–Ulriksdal, två nya spår.

4. Stockholm södra, två nya plattformsspår.

Övriga ej graderade angelägenhetsobjekt, som också tagits upp i vpk:s förslag är:

Två nya spår Ulriksdal–Upplands Väsby–Märsta.

Ny järnväg med två spår Märsta–Arlanda.

Ubyggnad till dubbelspår Kallhäll–Kungsängen–Bro–Bålsta.

Utbyggnad till dubbelspår Älvsjö-Västerhaninge.

Herr talman! I utskottsbetänkandet säger man nu:

”Med hänsyn bl. a. till att såväl SJ som landstinget anser att nuvarande ersättningsprinciper är oförmånliga har regeringen den 9 december 1982 tillsatt en särskild förhandlare som tillsammans med parterna skall utarbeta en ny överenskommelse dem emellan om SJ:s lokaltågstrafik i Storstockholm. Utrednings- och förhandlingsarbetet skall bedrivas skyndsamt.

Med hänvisning till det anförda och i avvaktan på resultatet av pågående utrednings- och förhandlingsarbete avstyrker utskottet samtliga nu behandlade motionsyrkanden.” Det gäller alltså de motionsyrkanden som avser Storstockholmsregionen.

Vi utgår från, som jag tidigare varit inne på, att av vpk föreslagna åtgärder till inte ringa delar kommer att tillgodoses och har därför inget yrkande i detta sammanhang.

Motionen om en omfattande upprustning av Södertälje södra järnvägsstation har för tredje gången i följd lett till att utskottet säger följande:

”Utskottet har tidigare framhållit att frågan om en upprustning och utbyggnad av Södertälje södra järnvägsstation i första hand måste prövas av SJ i samband med den fortlöpande investeringsplanering som sker inom verket samt förutsatt att de i motionen omnämnda förhållandena därvid beaktas. Utskottet är i principfrågan alltså jämt av denna uppfattning.”

Nu nöjer jag mig med detta och hoppas på tredje gången gillt. Förhållandena har sannerligen inte blivit bättre, och åtgärderna har inte blivit mindre angelägna. Sätt i gång nu, SJ!

Herr talman! Då det gäller vpk-motionen angående Uppland och Södermanland har utskottet i fråga om Upplandsmotionerna från vpk och från centern och folkpartiet förutsatt att regeringen skall följa utvecklingen och vidta erforderliga åtgärder, och det är bra.

Då det gäller järnvägsförbindelse till Finland via Örbyhus-Hargshamn och järnvägshamnen i Hargshamn har utskottet avstyrkt motionerna med hänvisning till länshuvudmännens ansvar för lokal och regional kollektivtrafik.

Samma eller ungefär samma utlåtande gör utskottet beträffande motioner från vpk, centern, folkpartiet och socialdemokraterna med förslag om olika förbättringar och för att förhindra planerade nedläggningar inom Södertälje kommun och Södermanlands län. Utskottet har emellertid förutsatt att frågor som aktualiseras i motionerna ingående prövas, men upprepar som sagt att det ankommer på länshuvudmannen att med SJ uppta förhandlingar och uppnå överenskommelse härom. Då det gäller den planerade nedläggningen av trafiken Flen-Oxelösund hänvisar utskottet till förhandlingar med TGOJ.

1979 års trafikbeslut gav förhoppningar om att en social, ekologisk och energipolitisk grundsyn skulle ges ökat utrymme i trafikpolitiken. Regering och riksdag måste nu se till att vi lever upp till dessa förhoppningar och att marknadsekonomiska synsätt inte få bli bestämmande. Inte minst måste detta gälla för att snabbt få nödvändiga trafikförbättringar i Stockholmsre-

gionen genom en utbyggnad av spårkapaciteten och förbättring av den spårbundna trafiken.

Herr talman! Jag yrkar bifall till vpk-reservationerna.

Nr 139

Torsdagen den
5 maj 1983

Anf. 63 ARNE FRANSSON (c):

Herr talman! När riksdagen i dag skall ta ställning till regeringens förslag om anslag till järnvägar m. m. behandlas riksnätets omfattning. Nässjö-Nybro-banan tillhör icke det s. k. riksnätet på grund av att riksdagsmajoriteten tidigare avvisat centerns förslag om överförande av bandelen till riksnätet. En nedläggning av persontrafiken på sträckan skulle innebära svåra bakslag för de delar av Småland som är beroende av banan.

Utvecklingen vad gäller kollektivt resande har under några år inneburit ett ökat antal resenärer. Detta förhållande gäller både för buss- och tågtrafik. Att tågtrafiken utgör ett bra transportalternativ framgår av den markanta ökningen av inomlänshesor med periodkort som skett i Jönköpings län under de senaste åren, trots att tågtiderna i flertalet fall inte är anpassade till lokala resebehov utan fungerar som anknytningsmöjligheter till fjärrtrafiken.

Nu gällande trafikplanering från SJ innebär en medveten satsning att överföra resande till och från Kalmar-Nybro-området, som har resmål i Nässjö och norrut, till banan Kalmar-Alvesta. Trots att det är tidsvinster med trafik över Nybro-Nässjö anpassas tidtabell och direktvagnar för att gynna förbindelsen mot Alvesta.

Vetlanda och Uppvidinge kommuner har vid upprepade tillfällen gjort framställningar till SJ om att tidtabellen för tåget skulle anpassas till de stora resebehov som finns i området, vilket i första hand gäller resor för skolelever. Om gymnasieelever från Åseda och Korsberga kan erbjudas att åka tåg innebär detta att antalet tågresor ökar med ca 100 per dag. För eleverna från Åseda innebär denna lösning att skolresan förkortas med mer än en timme per dag. Några positiva svar har berörda kommuner inte erhållit från SJ.

Enligt centerns uppfattning är det nödvändigt att bandelen Nässjö-Nybro överflyttas till riksnätet. Det är den enda garantin för att bandelen skall leva vidare och vara en betydelsefull länk i kommunikationssystemet i Smålands inland.

Det är beklagligt att företrädare för andra politiska partier i regionen inte har fått gehör för sina synpunkter i resp. riksdagsgrupp – detta trots att man gjort kraftfulla uttalanden om nödvändigheten av att bevara persontrafiken på bandelen Nässjö-Nybro. För invånarna i Småland är det tillfredsställande med det ställningstagande som centerpartiet gjort i trafikutskottet.

Med detta yrkar jag, herr talman, bifall till reservation 7 och till motionerna under den punkten, nämligen motion 1982/83:208 yrkande 1, motionerna 603 och 608, som alla har likalydande yrkanden och som berör bandelen Nässjö-Nybro.

*Statens järnvägars
verksamhet, m. m.*

Torsdagen den
5 maj 1983

*Statens järnvägars
verksamhet, m. m.*

Anf. 64 BIRGER ROSQVIST (s):

Herr talman! Jag vill börja med att understryka vad Rune Johansson sade i sitt anförande för en stund sedan. Han sade – och det vill jag ytterligare betona – att riksdagen i dag inte beslutar om ett antal järnvägssträckor skall läggas ner eller ej. Vad vi har att ta ställning till är regler för ansvarsfördelningen för vissa transportsträckor som i första hand är avsedda att tillgodose ett lokalt och regionalt trafikbehov. Beslutet, som jag hoppas att vi skall kunna ta senare under kvällen, innebär en klar förbättring i förhållande till de regler som nu gäller, allmänt sett. Jag står bakom utskottsmajoritetens förslag.

I en av de många frågor utskottet har behandlat vill jag göra en särskild markering. Det gäller en del av avsnittet om riksnätets omfattning. Enligt 1979 års trafikpolitiska beslut skall persontrafiken på riksnätet vara en stomme i trafikförsörjningen även på längre sikt. Avgränsningen av riksnätet gjordes för att skapa förutsättningar för långsiktiga investeringar. Vid överväganden om vilka banor som skulle tillföras riksnätet beaktades en rad faktorer, och hänsyn togs till möjligheterna att passa in en framtida järnvägs- eller landsvägstrafik i ett rationellt utformat trafiksystem. Trafiksäkerhet, miljö, tidsåtgång och bekvämlighet för resenärerna beaktades, liksom regional- och näringspolitiska effekter. De i riksnätet ingående banorna bedömdes utgöra betydelsefulla länkar i interregionala eller internationella förbindelser eller förbinda primära centra med stambanan.

Det föreligger i det riksnät som fastlades enligt beslutet 1979 behov av vissa justeringar. Det är då tal om utökning. Utskottet menar att transportrådet skyndsamt bör pröva dessa frågor. Vi anser att ytterligare bandelar kan komma att tillföras riksnätet. Det har utskottet kommit fram till efter sina överväganden.

Vad gäller bandelen Bjärka/Säby–Västervik, som i 1979 års beslut hamnade utanför riksnätet, har utskottet behandlat frågan om denna bansträckas tillförande till riksnätet varje år sedan dess. Fortfarande har ingen ändring skett. Förslag om ändringar har avvaktats; det har hela tiden sagts att man skulle avvakta och att beslut skulle komma. Den regionala trafikplaneringen har varit ett steg som man skulle vänta på. Men den planeringen är färdig, och såväl länsstyrelsen i Kalmar län som i Östergötlands län har gjort en framställning om bandelens införande i riksnätet. Det har emellertid inte sagts vare sig ja eller nej från berörd instans.

Herr talman! Jag har i ett särskilt yttrande i utskottsbetänkandet – återigen, kan man säga – understrukit att mot bakgrund av vad som sagts i fråga om definition av begreppet riksnät och till detta hörande banor, bör det vara helt logiskt att bandelen Bjärka/Säby–Västervik tillförs riksnätet. Det beslutet kommer förr eller senare, men det vore bättre om det kom förr än senare för alla som kan beröras.

Herr talman! Birger Rosqvist påstod att det beslut som vi tar i dag inte handlar om att lägga ned järnvägssträckor. Men konsekvensen av det beslut som vi tar i dag är de facto att det blir nedläggningar av ett stort antal järnvägslinjer; det är jag övertygad om, och det har också debatten visat. De ställningstaganden som riksdagen gör i dag utgör en milstolpe i det avseendet.

Torsdagen den
5 maj 1983

*Statens järnvägars
verksamhet, m. m.*

Jag skall i mitt inlägg beröra motion 1586 av mig själv, Karl Boo och Birgitta Hambræus. Jag har under praktiskt taget alla de nio år som jag suttit i riksdagen motionerat om förbättring och upprustning av västerdalsbanan, bandelarna Borlänge-Malung och upp till Sälen-Särna, bandelen Mora-Älvdalen och hela inlandsbanan, Filipstad-Mora-Orsa-Brunflo-Östersund osv.

Enligt 1979 års trafikpolitiska beslut i riksdagen delades järnvägstrafiken upp i två delar. Riksbanenätet och den interregionala trafiken svarar SJ för, medan den lokala och regionala järnvägstrafiken skall ligga på länshuvudmännen. Efter vad man nu kan se tycker jag det var ett olyckligt beslut. Erfarenheterna från 1979 är beslut visar att ingen part tar ansvar för att det finns ett trafikunderlag för de bandelar som ligger utanför riksbanenätet. Så är det i Dalarna och beträffande det regionala bolaget Dalatrafik. Den regionala trafikhuvudmannen vill inte blanda in järnvägstrafiken i sin planering. I stället ersätts linjerna med flera bussturer, och på detta sätt förlorar också järnvägslinjen sitt trafikunderlag. På sikt innebär det att trafiken på järnvägen läggs ner och att bandelen rivs upp. Det kan inte vara försvarbart i längden. Det här är alltså konsekvenserna av det beslut som fattades redan 1979. Och detta kommer att upplevas ännu starkare efter det beslut som vi tar i dag.

Jag anser att järnvägen skall vara hela svenska folkets järnväg. På de flesta håll går det inte att skilja på lokala linjer, regionala linjer och rikslinjer. Det gäller i hög grad inlandsbanan med bibanor, t. ex. Mora-Älvdalen och västerdalsbanan Borlänge-Malung.

Vi har också i vår motion påpekat att det i Dalarna finns flera bandelar som inte är med i riksbanenätet och som nu löper en omedelbar risk för försämringar av sitt trafikunderlag, om inga åtgärder snabbt vidtas. I synnerhet gäller det nu, när regeringen föreslagit transportrådet som rådgivare beträffande den framtida regionala trafikorganisationen. Det har framkommit här i dag att transportrådet inte skall fatta något beslut när det gäller vilken fördelning man skall ha inom den regionala trafikorganisationen – om man skall ha buss eller järnväg. Men det råd som transportrådet ger kommer att väga oerhört tungt.

Vi anser därför att hela inlandsbanan och bandelarna Älvdalen-Mora samt västerdalsbanan bör införlivas i riksbanenätet. Det är en förutsättning för att dessa bandelar skall förstärkas och underhållas. Majoriteten i utskottet har inte gått oss motionärer till mötes, vilket jag beklagar. Här är socialdemokrater och moderater i skön förening. Däremot har centerns representant i utskottet tillsammans med vpk:s reserverat sig till förmån för vår motion. Nu

har ju alla Dalariksdagsmän möjligheter att stödja denna reservation. Det gäller i hög grad de socialdemokratiska ledamöterna från Dalarna, som med Ove Karlsson i spetsen har motionerat om västerdalsbanan. När det f. ö. gäller västerdalsbanan har vi från Dalacentern under hela 1970-talet och fram till i dag i riksdagen framhållit betydelsen av upprustning och nybyggnad av västerdalsbanan. En upprustning och ett återställande av den upprivna rälsen från Malung till Sälen och Särna skulle betyda mycket för ortens näringsliv och befolkning. Inte minst skulle turistnäringen inom området få bättre förutsättningar.

Jag har i annat sammanhang här i riksdagen under våren framhållit vikten av att arbetsmarknadspolitiska medel används till investeringar inom kommunikationsområdet och i synnerhet för västerdalsbanan. Jag framhöll då att det är en investering i framtiden att satsa på järnvägslinjen upp till Sälen och Särna.

Vad är det för mening med att andra investeringar görs med arbetsmarknadspolitiska medel, som i detta fall boendeanläggningar och serviceanläggningar i norra och västra Dalarnas fjällvärld, samtidigt som man underlåter att skapa en tillfredsställande trafikapparat? Detta är ju inte samhällsekonomiskt försvarbart.

Dalarnas fjällvärld ligger närmast de befolkningsrika delarna i landet. Utbyggnaden i Sälen och Idreområdet har varit omfattande de senaste åren. Regionalpolitiskt har detta en oerhörd betydelse. Många människor är sysselsatta inom denna turistsektor, och fler skulle det kunna bli med förlängda säsonger. Att investera i en utbyggnad av järnvägslinjen från Malung till Sälen och Särna skulle innebära förlängda säsonger och större tillgänglighet till bra rekreation för fler människor i landet. För konsumenten skulle det innebära billigare och längre semester genom att man kunde kombinera resa, boende och aktiviteter i ett paket. Att kunna åka nattåg från Malmö, Göteborg och Stockholm och vakna vid fjällets fot för att sedan direkt kunna utnyttja dagen till rekreation tjänar alla parter på. Dessutom kommer ju en utbyggnad av järnvägen också den lokala befolkningen till del. För landet som helhet är det angeläget att vi utnyttjar våra egna naturliga rekreations- och turistresurser. Det tjänar vi också nationalekonomiskt på. Vi har ju en underbalans när det gäller turistvaluta. Nu när Sverige vid en internationell jämförelse har ett bra kostnadsläge, är det viktigt att utnyttja detta till att skapa möjligheter för inhemsk rekreation och turism, samtidigt som vi kan få ett inflöde av utländsk valuta.

Nu har vi här i riksdagen, som framhållits tidigare i dag, lyckats byråkratisera handläggningen av järnvägspolitiken genom olika huvudmän och genom klassificering av olika järnvägslinjer, vilket gör att helheten lätt blir skymd.

Dalafjällen utgör för södra och mellersta Sverige det närmaste fjäll- och rekreationsområdet. Med hänsyn till att bl. a. bilkostnaderna under 1980- och 1990-talen kommer att vara höga, utgör tagcharter till dessa fjällområden ett attraktivt alternativ. Liknande motiv kan anföras när det gäller bandelen Mora-Älvdalen, som f. n. endast trafikeras med gods. Bandelen Bly-

berg-Älvdalen håller f. ö. på att upprustas efter centerinitiativ. I det sammanhanget kan jag ge en eloge till förre kommunikationsministern Claes Elmstedt, som hjälpte till med att arbetsmarknadspolitiska medel skulle tillskjutas. Att återinföra persontrafik tillsammans med godstrafiken kan göra denna bandel lönsam. De militära myndigheterna har också förklarat att det är angeläget att få använda bandelen för transporter till artilleriskjut-skolan i Trängslet. Inlandsbanan från Mora via Orsa mot Sveg och Brunflo är en interregional linje, som bör elektrifieras för att bättre passa ihop med angränsande järnvägslinjer. Hela inlandsbanan bör införlivas med riksbane-nätet. Alla dessa bandelar bör ses som delar i en interregional trafikförsörj-ning. Genom att man här utför både person- och godsbefordran och genom att området har stort rekreativsvärde finns stora möjligheter till gott ekonomiskt utnyttjande av dessa bandelar.

Herr talman! Jag yrkar bifall till centerreservationerna vid utskottets betänkande, främst reservation 7 och dess hemställan under p. 10 mom. a och r.

Anf. 66 BIRGER ROSQVIST (s) replik:

Herr talman! Det här gäller mycket att våga och kunna fatta beslut. Vi tar i dag i riksdagen ställning till vilka regler som skall gälla för ansvarsfördel-ningen beträffande regional trafik. Det blir folk ute i länen som får avgöra hur man får den bästa trafikförsörjningen. Det är inte givet att det alltid är bättre att anlita bussar, och det är inte heller givet att det alltid är bättre att fortsätta köra med tåg. Det finns möjlighet att få visst bidrag från staten i båda fallen. Om man anser att man får en sämre trafikförsörjning med tåg än med buss för samma kostnad får man själv avgöra vilket man föredrar. Det är det folket ute i bygderna får göra.

Det är alltså fråga om en decentralisering av beslutsfattandet.

Anf. 67 ROLF RÄMGÅRD (c) replik:

Herr talman! Vi har hört tidigare i debatten, och det framkom också i propositionen, att det inte finns något alternativ för länstrafikhuvudmännen när det gäller kostnadsfördelningen. De får betydligt större inkomster – åtminstone på kort sikt – om de för över trafiken till landsväg, dvs. buss. Detta innebär, att länshuvudmännen ställs inför ett ekonomiskt faktum, som gör detta alternativ attraktivt. Jag kan inte se att det betyder vare sig valfrihet eller demokrati – utan detta är ett faktum, och det kommer att ligga som ett tungt vägande skäl i det beslutsunderlag som också transportrådet kommer att lägga fram.

Den nu föreslagna fördelningen innebär att vi kommer att få en nedläggning av många järnvägslinjer. Det är ingen tvekan om det. Jag kan hålla med om att det naturligtvis finns fall där det är bättre ur ekonomisk synpunkt att utnyttja bussen – exempelvis då man inte kan dra fram järnvägslinjer genom befolkningstäta orter. Men man bör slå vakt om de bandelar som redan finns uppbbyggda och som kan ha en framtid – och man bör också föra in dem i riksnätet.

Nr 139

Torsdagen den
5 maj 1983

*Statens järnvägars
verksamhet, m. m.*

Anf. 68 BIRGER ROSQVIST (s) replik:

Herr talman! I en av de sista meningarna i det senaste anförandet sade Rolf Rämgård att han väl förstår att det finns fog för att starkt överväga att på vissa sträckor lägga ned järnvägstrafiken – därför att man skulle få det bättre med buss, nämligen på sådana platser där ett vägnät passar samhällsutbyggnaden bättre än järnvägen gör.

Rolf Rämgård vill hålla med om att det i sådana fall kan vara bättre att åka buss än att åka tåg. Men jag vill, herr talman, konstatera att centerpartiet inte i något fall vill vara med om att peka ut vilken järnväg eller järnvägssträcka som kan läggas ned – om man nu följer vad som har sagts i utskottsbetänkandet. Av rent publika skäl väljer centern att säga: Vi skall inte alls överväga nedläggning, utan järnvägen skall vara kvar på alla sträckor, och vi skall köra med buss också. Men man måste också ta hänsyn till de samhällsekonomiska aspekterna, herr Rämgård.

Anf. 69 ROLF RÄMGÅRD (c) replik:

Herr talman! Vi tar också hänsyn till de samhällsekonomiska aspekterna. Jag har pekat på dem i mitt anförande och bl. a. berört turistsektorn. Vi får räkna med att den kommer att ha stor samhällsekonomisk betydelse under en stor del av 1980-talet, genom att vi har ganska stora resurser att bjuda på, inte minst internationellt – bl. a. naturresurser. Men då måste man också se till att man har en väl fungerande trafikapparat. De linjer som i dag finns bör bevaras, inte minst med tanke på turistnäringen, och kunna kompletteras på godstransportsidan. Skulle vi undanta många av de järnvägar som nu kommer att klassificeras som ersättningsberättigade är risken stor att de kommer att nedläggas. Det är det som jag vill framhålla.

Vi lever ju i en föränderlig värld, och det kommer att uppstå nya samhällsbildningar i nya områden. Det är naturligt att man lägger in busslinjer där man inte tidigare har järnväg.

Men i Kopparbergs län, för att återgå till det, vill man inte ta in järnvägen i sin planering. Ingen tar ansvar för den regionala planeringen på järnvägssidan: SJ vill inte veta av den, och den regionala trafikhuvudmannen vill inte veta av den. AMS vill inte veta av den, därför att SJ inte vill satsa på den. Det upplevde jag i somras när vi skulle bygga om järnvägslinjen upp mot Älvdalen. Det var ett himla sjå att övertyga SJ om att ta emot dessa medel.

Anf. 70 KARIN AHRLAND (fp):

Herr talman! Jag har begärt ordet främst med anledning av motion 390 av Hans Petersson i Röstanga och mig. Vi har där bett regering och riksdag att ingripa för att bevara stationshuset i Vollsjö i Sjöbo kommun och Färs härad i Skåne.

Fritiof Nilsson Piraten är en av Sveriges mest folkkära författare. Han har som få i sina berättelser levandegjort mycket av det genuint skånska, både miljö och människor.

Piraten växte upp i Vollsjö, där fadern var stins. Familjen bodde i

stationshuset. Sina intryck från barndomsmiljön har han förmedlat i många historier, och därigenom har Vollsjö station och pumphuset blivit riksbekanta och fått plats i den svenska kulturen.

Herr talman! Det stannar tyvärr inte längre några tåg vid Vollsjö station. Järnvägstrafiken är nedlagd, och stationsbyggnaderna hotas – trots att riksantikvarieämbetet förordat att de skall bevaras – av rivning. Det bör inte få ske, och det är därför vi har motionerat.

Hans Peterssons och min motion handlar om litteratur- och kulturhistoria – inte om trafikpolitik. Det är näst intill genant att jag skall behöva tala för den i en trafikpolitisk debatt.

När jag gick i skolan blev en uppsats underkänd om eleven hade missuppfattat ämnet. Det är precis vad trafikutskottet gjort när man tagit sig an den här motionen.

Eftersom Piratens historier är lästa och välkända i alla folklager, kunde man kanske ändå ha väntat sig att någon i trafikutskottet hade läst både boken om Bombi Bitt och vår motion så noga, att han förstått att motionen inte handlade om trafikpolitik och skickat den vidare till kulturutskottet, där den hör hemma. Men, herr talman, icke så!

Trafikutskottet anser "att det bör ankomma på närmast berörda intressenter att avgöra frågan om stationshusets bevarande". Herr talman! För Piratens skull är jag glad att han slipper läsa om "närmast berörda intressenter"!

Utskottets ledamöter, som behandlar en stor författare med sådant byråkratspråk, bör också vara tacksamma över att han inte kan gissla dem. Är "närmast berörda intressenter" Franskan och Pumparen eller Nils Galilei, eller är det vi i riksdagen, eller befolkningen i Färs härad? Vilka "närmast berörda intressenter" än är, finns det dessutom en bred folklig opinion för att Vollsjö station och Pumphuset skall bevaras. Därtill kommer att det inte skulle kosta statsbudgeten eller statens järnvägar eller någon kommunal budget ett enda öre.

Det har bara, som så ofta i Färs härad, gått litet lokal prestige i frågan om stationshuset är värt att bevaras eller inte. Därför bör regering och riksdag slå vakt om det. I Skåne finns det – förutom oss vanliga dödliga – människor med blått blod, adeln, och så människor med grönt blod, färsingarna. De är kanske litet speciella kan någon tycka, men de är alltid karaktärer med stor charm. Till dem hörde Bombi Bitt, Nils Galilei, Vricklund och Pumparen och andra av Piratens vänner. Och det är något av deras miljö, som vi skulle kunna bevara åt eftervärlden genom att låta Piratensällskapet ta hand om Pumphuset och Vollsjö station.

Jag förstår att trafikutskottet inte har något intresse av Pumphuset eller av Vollsjö station, eftersom utskottet redan har godkänt regeringens beslut att lägga ner järnvägen. Men jag är övertygad om att kulturutskottet åtminstone skulle vara berett att sätta sig in i frågan, för det är den faktiskt värd. Jag yrkar därför att kammaren återförvisar motionen till kulturutskottet för beredning och avslår utskottets hemställan under punkt 31 b. Skulle kammaren inte bifalla det yrkandet, yrkar jag i andra hand att motionen

Torsdagen den
5 maj 1983

*Statens järnvägars
verksamhet, m. m.*

bifalles direkt utan att kulturutskottet behöver tillstyrka den.

Dessutom en reflexion om några andra motioner som Hans Petersson i Röstånga och jag har väckt.

Att Janne Carlzon i SAS inte är så road av järnvägar kan jag förstå. Och att företrädare för enskilda bussföretag inte heller vill prioritera satsningar på järnvägar kan jag också förstå. Men att riksdagens trafikutskott har en så negativ inställning till järnvägarna i Sverige tycker jag egentligen är obegripligt. Men eftersom jag vet att det inte finns någon möjlighet att i en riksdagsdebatt, där utskottet redan har tagit ställning i en fråga som hör hemma i utskottet, övertyga resten av ledamöterna om att svenska folket gillar järnvägar, kan jag bara beklaga att utskottets majoritet har avstyrkt samtliga motioner som behandlar olika järnvägssträckor i Skåne, däribland Hans Peterssons i Röstånga och mina motioner.

I detta anförande instämde Hans Petersson i Röstånga och Jan-Erik Wikström (båda fp).

Anf. 71 KURT HUGOSSON (s) replik:

Herr talman! Med hänsyn till den litterära aktning som jag hyser för Fritiof Nilsson Piraten skall jag inte ta upp någon sakdiskussion om bevarandet av stationshuset i Vollsjö.

Orsaken till att jag begärde ordet var motionärens krav på remiss till kulturutskottet. När motionen presenterades ansåg trafikutskottets representanter i kansliet att den kanske lämpligen borde behandlas av kulturutskottet. Detta blev dock inte talmannens beslut, utan motionen hänvisades till trafikutskottet. Mot den bakgrunden har nu utskottet behandlat motionen. Jag yrkar avslag på förslaget om remiss till kulturutskottet.

Anf. 72 KARIN AIIRLAND (fp) replik:

Herr talman! Nej, det är självfallet inte dags för någon sakdiskussion just nu. Den hoppas jag skall komma efter det att motionen har behandlats av kulturutskottet. Jag hoppas också att flera ledamöter da har läst motionen och kan hålla med både Kurt Hugosson och mig om var motionen hör hemma. Då kan vi få en chans att rädda Vollsjö station och Pumphuset.

Anf. 73 BERTIL MÅBRINK (vpk):

Herr talman! Jag skall kort beröra ett par motioner som jag väckte i januari.

I motion 983 har jag yrkat att den regionala tåg- och motorvagnstrafiken i Gävleborgs län skall behållas i nuvarande omfattning. Det gäller då sträckorna Gävle-Ockelbo och Bollnäs-Ijusdal.

I december förra året meddelade SJ att man skulle dra in ett antal turer på dessa sträckor. Det motiverades med strikt företagsekonomiska argument. Man förklarade att man hade gjort ett antal trafikundersökningar som visade att resandeunderlaget var mycket litet och att trafiken alltså gick med förlust.

Självfallet hade man inte tagit hänsyn till miljö- och energikostnader i undersökningarna och i beslutet. Om man hade gjort det, hade motorvagnsturerna kanske visat sig lönsamma.

Utskottet säger att det torde ankomma på den för kollektivtrafiken ansvarige länshuvudmannen att ta upp dessa frågor till förhandlingar med SJ. Nu har förhandlingarna ägt rum, och länstrafiken i Gävleborg har mot ersättning till SJ kunnat förhindra att motorvagnsturerna dras in.

Det är naturligtvis inte några småbelopp som X-trafik, alltså kommunerna och landstinget i Gävleborgs län, har fått betala till SJ för det här. Jag tycker att det är otillfredsställande att lasta över kostnader på länstrafiken på det sättet. Staten borde bära hela kostnaden. Men när nu en uppgörelse har nåtts, tänker jag inte yrka bifall till motionen.

Den andra motionen jag tänkte beröra litet grand är nr 984, som tar upp bandelen Älmhult–Sölvesborg. I motionen yrkas att bandelen i fråga skall överföras till riksnätet, för att på så sätt förhindra en nedläggning.

Utskottsmajoriteten avvisar yrkandet, men samtidigt känner väl de ledamöter som kommer från området till att det finns en väldigt stark opinion för att bevara bandelen. Om transportrådet får som det vill – och om jag inte är alldeles fel underrättad – går den sista rälsbussturen den 29 maj.

Motionskravet tas upp i reservation 7, men även om den reservationen inte skulle få majoritet i kammaren kommer transportrådet inte att få sin vilja fram. Om jag inte är fel underrättad heller på den punkten, har kommunikationsministern för inte så länge sedan varit i trakten och sagt att oavsett vad beslutet blir, kommer det inte att ske någon förändring det här året när det gäller trafiken på den bandelen. Jag får väl utgå ifrån att det blir så.

Det är bra att kommunikationsministern har sagt detta, men det riktiga är naturligtvis, som jag har sagt i motionen och som upprepas i reservationen, att den här bandelen överförs till riksnätet.

Det finns många argument för att så bör ske. Älmhults, Olofströms och Osby kommuner har gjort en egen utredning, som mycket tydligt visar att det är samhällsekonomiskt vettigt att behålla den här bandelen också för persontrafik.

Man har dragit några slutsatser i den digra utredningen. I utredningen sägs bl. a.:

”Banans norra del upprustas f. n. för godstrafikens behov” – det gäller sträckan Olofström–Älmhult – ”och kommer att trafikeras med godstrafik även om persontrafiken skulle läggas ned. Därmed följer att de fasta kostnader SJ kan spara på att ställa in persontrafiken på denna del är mycket små.

Höjda oljepriser och skärpta miljökrav på transportsektorn kommer att öka betydelsen för järnvägstrafiken i framtiden. Härav följer att de regionalpolitiska aspekterna på järnvägstrafikens bibehållande även på denna sträcka kommer att spela större roll framgent.

Risken för avbrott i oljetillförseln på grund av krig och kriser utomlands gör det viktigt att av beredskapsskäl bibehålla järnvägstrafik.

Nr 139

Torsdagen den
5 maj 1983

*Statens järnvägars
verksamhet, m. m.*

Torsdagen den
5 maj 1983

*Statens järnvägars
verksamhet, m. m.*

Utnyttjande av järnvägen för persontrafik gör det möjligt att genomföra besparingar i busstrafiken samtidigt som järnvägstrafik är mer attraktiv och därför mer konkurrenskraftig gentemot biltrafiken än busstrafik.”

Man ger två förslag till fortsatt persontrafik på bandelen.

”Persontrafik enbart på den norra delen av banan (Olofström–Älmhult). Den södra delen av banan, som också saknar godstrafik, kan läggas ned helt.

Persontrafiken går hela banan och vidare till Kristianstad. Därmed skapas direktresemöjligheter Olofström–Kristianstad samtidigt som Sölvesborg och Bromölla får dubbelt så många fjärrtågsanknytningar. Vidare ges möjlighet för att öppna någon eller några stationer mellan Sölvesborg och Kristianstad.”

Det här är några av de slutsatser som den här utredningen har dragit, och jag vill än en gång, trots att Sven Henricsson har gjort det, yrka bifall till reservation 7.

Anf. 74 ELVY NILSSON (s):

Herr talman! Vid 1979 års trafikpolitiska beslut fastställdes vilken omfattning riksnätet skulle ha och vilka bandelar som skulle ingå i det s. k. ersättningsberättigade nätet. Målet för den statliga trafikpolitiken var då, liksom nu, att ge landets olika delar en tillfredsställande trafikförsörjning till lägsta samhällsekonomiska kostnad. I 1979 års beslut slogs även fast att transportrådet och de regionala trafikhuvudmännen skulle ha huvudansvaret för den lönsamhetsprövning av de trafiksvaga bandelarna som skett vart tredje år, liksom även i vad mån en överflyttning av trafiken från järnväg till landsväg kunde vara lämplig på vissa bandelar.

I den trafikpolitiska proposition som ligger till grund för det betänkande som vi nu behandlar följs 1979 års beslut upp. Bl. a. fastställs en tidsgräns fram till utgången av 1984, fram till vilken tidpunkt läns huvudmännen har att ta ställning till om de vill ha kvar lokal och regional trafik på järnväg, eller om de finner det mera rationellt och ändamålsenligt att föra över persontrafiken till buss. Vidare föreslås att det ankommer på SJ att rusta upp bandelen till en tillfredsställande standard i de fall länsbolagen skall överta järnvägstrafiken på en ersättningsberättigad bandel. Dessutom kommer en s. k. vägmilserättning – den som i dag utgår till busstrafiken – att utgå till järnvägstrafik i de fall som läns huvudmännen behåller persontrafiken på järnväg. Detta är positivt och en klar förbättring gentemot 1979 års beslut.

Det är alltså transportrådet, tillsammans med läns huvudmännen, som enligt 1979 års beslut har att bedöma utvecklingen på det trafiksvaga bannätet och också avgöra i vad mån någon bandel kan överföras från det ersättningsberättigade bannätet till riksnätet.

I motion 1982/83:618 har jag tillsammans med några medmotionärer argumenterat för att riksdagen skulle rekommendera transportrådet att åtminstone när det gäller två av de i Värmland förekommande fyra ersättningsbanorna föra över dessa till riksnätet. Det gäller dels bandelen Kil–Torsby, den s. k. Fryksdalsbanan, dels Värmlandsdelen av inlandsba-

nan. Eftersom utskottet i sin behandling inte tar upp enskilda bandelar, har motionen avstyrkts. Jag har förståelse för detta och har inte heller något yrkande här i kammaren. Trots detta vill jag till riksdagens protokoll få fört de, enligt min mening, mycket starka skäl som anförts i motionerna för ett överförande till riksnätet, och eftersom utskottet har förordat att inlandsbanan skall undantas från nedlägningsprövning i ett första skede, nöjer jag mig här med att beröra frågan om Fryksdalsbanan.

Den största, och kanske f. ö. den enda, motiveringen för att man skall få behålla sin järnväg är att den används. Detta har befolkningen kring Fryksdalsbanan förstått. Kommunerna Kil, Sunne och Torsby har på olika sätt engagerat sig för järnvägen. Bl. a. har det tillsatts en speciell kommunkommitté för Fryksdalsbanan med uppgift att aktualisera och popularisera järnvägen. Affischer och brevmärken, med motivet Sveriges vackraste järnväg, har tryckts och distribuerats och finns på åtskilliga turistbyråer och järnvägsstationer både här i landet och utomlands. Varje år arrangeras Fryksdalsbanans dag, och tågvärdinnor anställs under turistsäsongen på sommaren, för att bara nämna några av aktiviteterna. Kommunerna har också medverkat till att hålla nere kostnaderna för banan genom att köpa upp och sedan sälja som privatbostäder sex stationshus. Därmed har väntsalskostnaderna kunnat nedbringas betydligt. Järnvägspersonalen har också tagit initiativ till upprustning och målning av de befintliga stationshusen, och gardiner och blommor i fönstren är andra bevis på att personalen verkligen slår vakt om sin järnväg och vill skapa trivsel och värme.

Detta har uppenbarligen gett resultat. Fryksdalsbanan kan sålunda notera en mycket gynnsam utveckling under de senaste åren. Ökningen av antalet sålda biljetter har från år 1978 fram till år 1981 ökat med 50 %, eller från 20 562 år 1978 till 34 867 år 1981, som är det senaste år från vilket jag har fullständig statistik.

Den positiva utvecklingen har fortsatt även 1982. Dessutom har införandet av länskortet medfört en ökning av antalet resande, även om detta inte avspeglar sig i statistiken över antalet sålda biljetter. Den markanta nedgång som riksbananätet har fått vidkännas under detta år har sålunda inte drabbat Fryksdalsbanan.

Jag vill också understryka att Fryksdalen är en mycket attraktiv turistbygd och klassas också som primärt rekreationsområde. I den turistiska verksamheten spelar naturligt nog Fryksdalsbanan en mycket stor roll.

Det finns alltså alla skäl för ett överförande av Fryksdalsbanan till riksbananätet. Det är min förhoppning att transportrådet i sin prövning av riksnätets omfattning tar hänsyn till den faktiska utvecklingen av persontrafikens omfattning på Fryksdalsbanan.

Anf. 75 RUNE GUSTAVSSON (c):

Herr talman! Sent i går kväll lyssnade jag på riksradios program Kanalen. I det programmet deltog utskottets ordförande Kurt Hugosson och vice ordföranden Rolf Clarkson.

Rolf Clarkson uttalade i programmet att arbetet för att bevara de

Torsdagen den
5 maj 1983

*Statens järnvägars
verksamhet, m. m.*

järnvägar som nu är aktuella är ett utslag av romantik. Men herr vice ordförande i trafikutskottet: Det är inte något utslag av förfalskad romantik eller av någon form av drömmeri, när människor runt om i landet kämpar för sina kommuners existens, för sin bygd. Det är i stället sann realism, när dessa människor känner ansvar för bygden. Det är detta som är grunden för det arbete som de håller på med när de vill bevara goda och få bättre kommunikationer för att ge större möjligheter till arbete och service och skapa en framtid för den bygd de lever i.

Jag tror nog att om herrar Hugosson och Clarkson riktade blickarna litet grand utanför sina kommungränser. Göteborg resp. Helsingborg, och förflyttade sig till de här bygderna, skulle de få se att det pågår en kamp och ett hårt arbete för att bevara en bygd och ge en hygglig utkomst för dessa människor.

Men sådana här påståenden är inte nya. Vi har mött liknande påståenden tidigare, när centern, speciellt på 1960-talet, kämpat mot samhällskoncentration och mot landsbygdens avfolkning. Då fick vi ofta höra att en sådan politik var någonting av landsbygdsromantik och storstadsfientlighet.

Vi fick en koncentration, som i många stycken var olycklig. Stora koncentrationer gav stora problem, likaså å andra sidan avfolkningen ute i landet. Den notan har vi ännu icke betalat.

Vad som sker i riksdagen i vår bildar ett mönster som starkt påminner om 1960-talets politik: regionalpolitiken, de ökade flyttningsbidragen för att människor skall flytta utifrån landet till större orter, den negativa inställningen till vägarna, särskilt de enskilda vägarna – och nu gäller det järnvägarna. Jag vågar säga att här går moderaterna och socialdemokraterna in i en förening och riktar sin spjutspets mot landsbygden och de små orterna. Det är en landsbygdsfientlig politik.

Samhällets uppgift är att skapa förutsättningar för att vi skall få så bra förhållanden som möjligt över hela landet. Det är att medverka till goda kommunikationer, att det finns även järnvägar och att tågen både stannar vid stationen och har tidtabeller med anpassning till de resandes behov. Kommunikationerna är ju av grundläggande betydelse för näringslivets utveckling. De kommuner som nu drabbas av det beslut majoriteten företräder är kommuner som i dag har problem, det är kommuner där just småindustrin är den företagsform som skall driva utvecklingen framåt. Då behövs bra kommunikationer!

I mitt län, Kronobergs län, går tre av de nu aktuella järnvägssträckorna, som berör två olika kommuner: järnvägslinjerna Älmhult–Sölvesborg, Nässjö–Nybro och Växjö–Västervik. Det har varit uppvaktningar från kommunerna, och utskottet har också fått ta del av kommunernas synpunkter och de beräkningar som har gjorts.

Uppvidinge kommun berörs av två av dessa järnvägslinjer: Nässjö–Nybro och Växjö–Västervik. Det är en kommun som har inte fullt 11 000 invånare. Den har under senare år drabbats av stora strukturella problem och har svårigheter. Arbetslösheten är den högsta i någon av länets kommuner, den är högre än länsmedeltalet och betydligt högre än riksgenomsnittet. Ålders-

fördelningen är sådan att 23 % av befolkningen är 65 år eller äldre.

Det har hävdats att man här måste anlägga samhällsekonomiska synpunkter. Jag läste i gårdagens Expressen att min bänkkamrat Erik Hovhammar hade sagt så här: "Som riksdagsman måste jag lägga helhetsperspektivet på frågan – även om jag skulle hamna i konfliktsituation gentemot en del lokala väljare."

Är det ett helhetsperspektiv man använder sig av? Det är ett sektorstänkande man tillämpar i de här frågorna. Man rycker undan en bit och säger att trafiken där inte är lönsam. En annan gång tar man en annan bit – då är det inte ett helhetsperspektiv man arbetar utifrån. De samhällsekonomiska aspekterna hamnar vid sidan om.

Moderatledaren Ulf Adelsohn var och talade i min hemkommun Alvesta i tisdags. Han talade om de svaga människorna. Han sade att moderaterna slår vakt om de svaga människorna, och han talade om valfrihet. Detta är vackra fraser komma från den politiska talarstolen. Jag vågar säga att det finns många svaga människor ute i de bygder som just nu är berörda.

Om moderatledaren hade förflyttat sig till Uppvidinge kommun i tisdags och träffat de tusentals människor som har ställt upp och begärt att järnvägarna skall vara kvar, hade han också träffat många svaga människor som har behov av de kommunikationer som järnvägarna ger.

Vad som nu kommer att beslutas står i bjärt kontrast till de vackra fraser som framförts från talarstolarna. Det har framgått av de undersökningar som gjorts att man inte tar hänsyn till sådana viktiga aspekter som miljöfrågorna, regionalpolitiken och energipolitiken. Man har helt nonchalerat de synpunkter som de kommunala representanterna har fört fram. Frågan måste ställas varför man inte lyssnar på dessa människor som i sin vardag arbetar med de här problemen. De vet hur situationen är.

Herr talman! Med de här orden ber jag att få yrka bifall till reservation nr 7 av Claes Elmstedt m. fl.

Anf. 76 KURT HUGOSSON (s) replik:

Herr talman! Strax efter halv ett började denna debatt här i kammaren. Herr Gustavsson från Alvesta seglar nu in när klockan är fem. Han har uppenbarligen inte lyssnat på ett ord av vad som har sagts, och han har uppenbarligen inte en aning om vad som står i trafikutskottets betänkande. Han påstår att jag skulle ha gett uttryck för åsikten att människorna som är engagerade i att försöka slå vakt om persontrafiken på järnvägen skulle vara romantiker. Jag har sagt det helt motsatta, nämligen att jag hyser aktning och respekt för de människor ute i våra bygder som engagerar sig för att skapa en så god trafikpolitik och trafikförsörjning som möjligt.

Jag vill säga till herr Gustavsson från Alvesta att det förslag vi har att ta ställning till i dag skulle innebära en förbättring av det trafikpolitiska beslut från 1979 som fattades på basis av ett förslag från en borgerlig regering. Vi stärker nu möjligheterna för länshuvudmännen att bevara persontrafiken på järnvägen genom att staten åtar sig kapitalkostnaderna samt står för

Torsdagen den
5 maj 1983

*Statens järnvägars
verksamhet, m. m.*

infrastrukturen och för kostnaderna för att förstärka och förbättra banorna.

Vi fick inget förslag i den här riktningen från centerpartiet när herr Gustavsson från Alvesta satt i regeringen och när Claes Elmstedt var kommunikationsminister. Det är en socialdemokratisk regering som nu lägger fram ett förslag som gör det möjligt att behålla en del av de här järnvägarna. Det är min bestämda uppfattning att det är ute i bygderna, genom ett decentraliserat beslutsfattande, som vi skall låta länshuvudmännen avgöra vilken trafikförsörjning och vilken trafiklösning som är bäst för människorna. Jag trodde att Rune Gustavsson från Alvesta var en anhängare av en decentraliserad politik, men jag förstår av hans inlägg här att han är den verkliga centralisten.

Anf. 77 ROLF CLARKSON (m) replik:

Herr talman! Jag vill omedelbart instämma i den kraftiga och berättigade avbasning som Rune Gustavsson nu fick av trafikutskottets ordförande. Vi har faktiskt med kunniga och skickliga företrädare för centern i trafikutskottet, nämligen herrar Torwald och Elmstedt, gått igenom detta system. Vi har kunnat klarlägga det som Kurt Hugosson sade, att detta – om ni betraktar er som specialdestinerade när det gäller att ta hand om glesbygdsintressena – är en förbättring för de intressen som ni så påvert försvarar här. Staten ger nu nya resurser. Det är inte alls fråga om att stimulera till järnvägsnedläggningar, utan det gäller att stimulera till en fördjupad demokratisk beslutsordning ute i landet.

Jag tycker att Rune Gustavsson skall visa oss som företrädar utskottet den vanliga hövligheten att lyssna på vad som sägs och inte dundra fram, obekant om vad kammaren har hållit på med hela dagen, och läsa upp sina läxor. Det är inte anständigt mot oss. Jag hävdar att Rune Gustavsson på varje punkt i sitt anförande har fel och kommer att ha fel, om han inte lyssnar på sina meningsmotståndare.

Anf. 78 RUNE GUSTAVSSON (c) replik:

Herr talman! Först till herr Clarkson: Jag tycker inte att det var så farligt med avbasningen, för er argumentering var mycket svag.

Sedan menade herr Hugosson att jag seglade in här först nu. Men det är ju så att jag inte får ordet förrän talmannen ger mig det. Jag har lyssnat på en ganska stor del av denna debatt i dag.

Jag sade också, när jag återopade Kanalen-debatten i går kväll, att det var Rolf Clarkson som talade om romantik. Jag beskyllde inte Kurt Hugosson för det. Om Kurt Hugosson hade lyssnat den korta stund han satt här inne hade han sluppit att missuppfatta.

Ni talar om att det blir en förbättring och att det är demokratiska beslut. Men det är ändå den ekonomiska sidan som är avgörande. Varför uppvakta kommunerna om detta? Vi har gett klara besked om att detta leder till en sak, och det är att järnvägen läggs ner. Herrar Hugosson och Clarkson underkänner helt vad kommunalmännen har redovisat vid sina uppvaktning-

ar. Jag tror inte att kommunerna har så gott om pengar och att kommunalmännen känner så litet ansvar för den kommunala ekonomin att de kostar på sig resor hit upp till Stockholm, om de inte är ute i ett angeläget ärende.

Nr 139

Torsdagen den
5 maj 1983

*Statens järnvägars
verksamhet, m. m.*

Anf. 79 KURT HUGOSSON (s) replik:

Herr talman! Om det är så som Rune Gustavsson från Alvesta säger, att han har lyssnat på denna debatt, konstaterar jag att han inte har förstått någonting.

”Den ekonomiska sidan är avgörande” – ja, självfallet. Vi i majoriteten, bestående av socialdemokrater, folkpartister och moderater, har den alldeles bestämda uppfattningen att kommunalmännen och länshuvudmännen från samhällsekonomiska utgångspunkter kan göra det val som är det bästa för att få en fullgod trafikförsörjning för människorna i de bygder som de har att företräda. I många fall kommer de att välja att fortsätta med järnvägstrafik. Kanske i ännu fler fall kommer de att välja bussalternativet, eftersom det från både samhällsekonomiska och servicemässiga utgångspunkter är bättre. Men det valet skall *de* göra. Det beslutet skall inte vi fatta här i riksdagen.

Jag understryker ännu en gång: De ekonomiska möjligheterna förbättras genom dagens beslut. I centerpartiet tog man inget initiativ i den här riktningen under de år man var i regeringsställning och hade möjlighet att göra det.

Anf. 80 ROLF CLARKSON (m) replik:

Herr talman! Det var mycket riktigt jag som under en del av radiodebatten i går använde ordet ”romantiker”. Jag var inte den som först använde det, vilket Rune Gustavsson tydligen tror, utan jag gjorde det i en andra omgång, då jag sade att det faktiskt inte var något fel i att vara romantiker – inte ens i sådana här sammanhang. Att försvara sin bygds intressen och de värden som den har kan inte vara något fel. Jag antydde att jag verkligen hoppades att de som skall föra förhandlingar om dessa frågor ute i regionerna kommer att vara både romantiker och realister.

Anf. 81 RUNE GUSTAVSSON (c) replik:

Herr talman! Kurt Hugosson återkommer med påståendet att jag inte har lyssnat – jag upprepar att jag har gjort det – och sedan beskyller han mig för att inte begripa någonting av det vi diskuterar. Det innebär att inte heller Claes Elmstedt och Rune Torwald, som har deltagit i utskottsbehandlingen och står bakom reservation nr 7, vilken jag har yrkat bifall till, begriper någonting. Sannolikt innebär det också att Kurt Hugosson inte har lyssnat ett dugg på den debatt som förts av Rune Torwald och Claes Elmstedt.

Torsdagen den
5 maj 1983

*Statens järnvägars
verksamhet, m. m.*

Anf. 82 OVE KARLSSON (s):

Herr talman! Jag har begärt ordet med anledning av motion 1982/83:615 med krav på utbyggnad och elektrifiering av västerdalsbanan – eftersom inlandsbanan särbehandlats finner jag ingen anledning att nu beröra den.

Västerdalsbanan är en av de järnvägslinjer som är i stort behov av upprustning. Vissa delar av banan håller mycket låg standard. När det gäller persontrafiken har banan under de senaste åren kunnat notera en ökad resandefrekvens. En upprustning av den skulle enligt min mening medföra ytterligare trafikökning, eftersom denna trafikled går rakt in i den sydligaste fjällvärlden.

Det borde vara helt naturligt att åstadkomma en bekväm och förhållandevis snabb kommunikationsförbindelse med järnväg för det stora antalet turister som årligen besöker de södra fjällområdena. Samhället har gjort stora satsningar i det primära rekreationsområde som landets sydligaste fjällvärld utgör, och då borde man också vara beredd och intresserad av att följa upp detta med att skapa bra kommunikationer.

Vi socialdemokrater från Dalarna har i motion 615 framfört krav på en elektrifiering, upprustning och utbyggnad av västerdalsbanan. Vi menar att den bör rustas upp och samtidigt kunna införlivas med riksbananätet. Jag anser att antalet interregionala resenärer på västerdalsbanan är så stort, att banan omedelbart borde överföras till riksbananätet. Den bör också få större turtäthet när det gäller personförande tåg.

En omedelbar upprustning skulle enligt min mening få både trafikpolitisk och regionalpolitisk betydelse och samtidigt ge en omedelbar sysselsättnings-effekt. I ett läge med stor arbetslöshet borde en upprustning av västerdalsbanan vara ett bidrag för att skapa arbetstillfällen. En elektrifiering och upprustning av västerdalsbanan skulle ha effekt på både den lokala och regionala arbetsmarknaden. Samtidigt skulle det vara ett bra investeringsobjekt för framtiden. Västerdalsbanan som en bra och effektiv transportled in i den sydligaste fjällvärlden skulle säkert också kunna stimulera ännu fler människor att söka sig till området och för många kunna bli ett alternativ till vistelse på utländska turistorter.

Utskottet föreslår avslag på samtliga motioner som yrkar upprustning och ökning av trafiken på en rad banor.

Utskottet hänvisar till budgetpropositionen och säger att SJ i sina anslagsframställningar skall redovisa vilka olönsamma investeringar "som SJ anser nödvändiga för att statsmakternas krav på ett väl fungerande järnvägssystem skall kunna uppfyllas". Man säger vidare: "Det ankommer därefter på regeringen att i samband med budgetarbetet göra de samhälls-ekonomiska övervägandena."

Jag menar för det första att en investering i västerdalsbanan inte är en olönsam investering, framför allt inte samhällsekonomiskt, och för det andra att det då borde vara lätt för regeringen att göra de samhällsekonomiska övervägandena. Om nu inte SJ omedelbart tar initiativ när det gäller västerdalsbanan, så borde det från regeringens sida tas omedelbara initiativ.

Jag är inte så blödd att jag anser att varje bana som behandlas i skilda motioner är kvalificerad att överföras till riksbanenätet. Av den anledningen kan jag inte stödja reservationen nr 7, som behandlar bl. a. banan Borlänge–Malung.

Jag menar att västerdalsbanan måste vara den mest angelägna banan när det gäller ett överförande av någon bana till riksbanenätet. Men det krävs upprustning, förlängning och elektrifiering av banan. SJ måste förstå att det är en angelägenhet som måste prioriteras mycket högt och att något måste hända mycket snabbt.

Kommunerna utefter västerdalsbanans sträckning – Gagnef, Vansbro och Malung – har framfört sitt stora intresse för att banan får vara kvar och rustas upp. Likaså har representanter för Älvdalens kommun uttryckt sitt intresse för att banan borde förlängas och bli till stor nytta för kommunens stora turistverksamhet.

Tar ingen annan initiativ till upprustning av västerdalsbanan, hoppas jag regeringen gör det – om inte annat som beredskapsarbete.

Herr talman! Jag hoppas på snara åtgärder och vill med det jag här anfört yrka bifall till motionen 1982/83:615.

Anf. 83 ROLF RÄMGÅRD (c) replik:

Herr talman! Det finns ett gammalt ordspråk som säger: För sent skall syndaren vakna. Ove Karlsson och hans medmotionärer begär nu en elektrifiering av västerdalsbanan upp till Sälen. Det finns emellertid ingen räls från Malung till Sälen, och då är det svårt att elektrifiera.

Vi var emot beslutet att riva upp rälsen på denna sträcka i slutet av 1960-talet och början av 1970-talet, eftersom vi ansåg att det var samhälls-ekonomiskt oförsvarbart att inom detta område riva upp en kommunikationsled som skulle ha stor betydelse för turistnäringen i framtiden. Det har ju också visat sig under de gångna åren att vägarna inte kan suga upp det trafikbortfall från järnvägen som nedläggningen åstadkommit. Därför hälsar vi nu med tillfredsställelse att ni slutit upp bakom kravet att återställa rälsen upp till Sälen–Särna och nu sent omsider anser detta samhälls-ekonomiskt försvarbart.

Sedan är det också så, Ove Karlsson, att det under den borgerliga regeringstiden beställdes ett antal moderna bussar, som gjorde det möjligt att få en bättre service för människorna inom detta område. Därmed har också resandefrekvensen ökat. Det är en följd av de åtgärder som de borgerliga regeringarna vidtog.

Anf. 84 OVE KARLSSON (s) replik:

Herr talman! Jag har i mitt anförande inte nämnt Sälen eller Särna. Jag har bara sagt att vi bör rusta upp banan och förlänga den, så att vi täcker in trafiken till den sydliga fjällvärlden. I och för sig är det då riktigt att banan borde förlängas till Sälen och Särna.

Sedan borde vi under den tid det satt borgerliga regeringar ha kunnat förvänta oss de initiativ som Rolf Rämgård nu kräver att den socialdemo-

kratiska regeringen snabbt skall ta. Vi har under den tid som det suttit borgerliga regeringar haft krav på en förbättrad standard på västerdalsbanan och på en förlängning av banan. Att för dagen bara skylla på vad socialdemokraterna gjort eller inte gjort rimmar illa med att det under sex år tidigare suttit borgerliga regeringar, som inte heller vidtagit dessa åtgärder.

Anf. 85 ROLF RÄMGÅRD (c) replik:

Herr talman! Jag konstaterade här, Ove Karlsson, att faktum är att man rivit upp rälsen till detta viktiga område och att det under de borgerliga regeringarnas tid åstadkoms en renässans när det gäller tågtrafiken och persontrafiken över huvud taget genom en bättre kostnadsfördelning och billigare alternativ för resenärerna. Samtidigt gjorde man beställningar på vagnssidan som möjliggjorde en bättre service. Det har nu också visat sig att folk i större utsträckning än tidigare tar den moderna rälsbussen upp till Malung. Det är en följd av de investeringar som de borgerliga regeringarna gjorde. Det kan man inte komma ifrån.

Sedan är det helt klart att vi också tycker att man här borde ha satsat hårdare. Det var ju skillnad i förhållande till det läge som råder i dag, då det är fråga om en nedläggning och en prövning av om banan skall föras över till ersättningsnätet.

Med reservation 7 tillgodoses kravet i motionen av Ove Karlsson m. fl. Därför tycker jag att det vore rimligt att Ove Karlsson röstade för den reservationen.

Anf. 86 OVE KARLSSON (s) replik:

Herr talman! Satsningarna på bättre järnvägsmateriel har vi varit överens om, och där har ni haft vårt stöd – i vissa stycken har socialdemokraterna t. o. m. velat gå längre än den borgerliga regeringen. Det förslag till trafikpolitiskt beslut som lades fram 1979 hade väl förberetts av den socialdemokratiska regering som avgick 1976. Det finns därför ingen anledning för Rolf Rämgård att göra sig alltför bred i det stycket.

Anf. 87 JOHN ANDERSSON (vpk):

Herr talman! Man brukar ju säga att SJ är hela folkets järnväg. Detta är väl litet svårt att tro, när man ser mängden av motioner som berör bandelar av vårt järnvägsnät vilka hotas av nedläggningar och neddragningar. Det är nog på många håll i landet som man framöver kommer att göra en annan tolkning av bokstäverna SJ än statens järnvägar, om inte en förändring sker i trafikpolitiken.

Jag har i en motion aktualiserat det s. k. Västerbottenpaketet. I en annan motion har Västerbottens socialdemokratiska ledamöter berört en del av detta paket, nämligen upprustning av järnvägslinjen Hällnäs–Lycksele–Storuman. Det är min mening att i första hand uppehålla mig vid dessa två motioner, och jag hade tänkt börja med den sistnämnda.

Motionärerna konstaterar att denna tvärbana är av stor betydelse för

Västerbottens inland, i första hand för tunga godstransporter, men att även persontrafiken har ökat i betydelse under de senaste åren.

Med hänvisning till den näringspolitiska och regionalpolitiska betydelse som nämnda järnväg har, anser motionärerna det synnerligen oroande att nedslitningen har fått fortgå under lång tid utan att åtgärder för en rejäl upprustning har kommit till stånd. Motionärerna anser att omedelbara insatser måste vidtas för att förbättra dess standard. Därför anser motionärerna att riksdagen bör uttala sig för att en upprustning av järnvägen Hällnäs–Lycksele–Storuman snarast kommer till stånd.

Jag vill verkligen understryka det allvarliga i de bedömanden som görs om konsekvenserna av ett upphörande av personbefordran på t. ex. bandelen Storuman–Hällnäs. Enligt den senaste trafikräkningen på den bandelen, vilken gjordes i mars i år, blev resultatet 223 resande per dag. Om man skall bedöma möjligheterna för en sådan bandel, är det ju inte till fyllest att enbart undersöka antalet resande. Man bör ju också undersöka vilka möjligheter som kan finnas för att öka underlaget. Här finns det, enligt min mening, vissa möjligheter om bara viljan finns. Exempelvis går en landsvägsbuss parallellt med järnvägen sträckan Storuman–Lycksele med gymnasieelever som resenärer. Det handlar om 120 elever, och skillnaden i avgångstid buss–järnväg är tio minuter. Det finns alltså möjligheter till en bättre samordning av persontransporterna, och detta då till den spårbundna trafikens fördel.

Det handlar till mycket stor del om att på ett riktigt sätt marknadsföra trafiktjänsterna och att organisera ett vettigt trafiksystem.

Jag vill i det här sammanhanget visa en bild över trafikutvecklingen på dessa tvärbanor. På 1950-talet hade man där ungefär 300 000 bruttoton bankilometer. År 1980 är man uppe i 800 000 ton på tvärbanorna Arvidsjaur–Jörn, Storuman–Hällnäs. Då det gäller bandelen Hoting–Forsmo är den sista delen av kurvan på bilden uppgjord efter vad man anser kommer att överföras i form av timmertransporter.

Det känns litet underligt att diskutera frågor om prövningar av järnvägs-linjer, när man ser en sådan kurva. Vilket företag skulle börja diskutera en nedläggning, om man hade en motsvarande kurva på vägen?

Som jag förut nämnde innefattas bandelen Hällnäs–Storuman i det s. k. Västerbottenpaketet, vilket jag i min motion mycket kort har redogjort för. Detta borde rimligen medföra att åtgärder omgående kom till stånd. Inte minst borde detta bli fallet med hänsyn till vad som sagts från socialdemokratens sida förra året och det ställningstagande som då gjordes. Detta skall jag avslutningsvis återkomma till.

Herr talman! I min motion refererar jag till en arbetsgrupp inom Statsanställdas förbund, sektion järnväg, i Västerbotten. Denna arbetsgrupp har arbetat med frågor rörande "SJ:s framtida utveckling och verksamhet i Västerbotten". Målsättningen var att utarbeta ett material för förslag till sysselsättningsfrämjande åtgärder inom Västerbottens län, ett s. k. Västerbottenpaket. Förbilden för gruppens arbete var det Norrbottenpaket som SJ tilldelades 1979 för att stimulera sysselsättningen i Norrbotten.

Nr 139

Torsdagen den
5 maj 1983

*Statens järnvägars
verksamhet, m. m.*

Effekterna av detta Norrbottenpaket har varit mycket positiva, vilket arbetsgruppen i Vännäs kan intyga. Det kan nämnas att förutom att SJ förrekryterade 116 personer, har de olika objekten gett många sysselsättning. Arbetsuppgifterna har varit av skilda slag, och sysselsättningen har haft ett brett spektrum vad beträffar yrkeskategorier. Slutsatser som kan dras av detta Norrbottenpaket är att det är mycket väl använda pengar och att det har varit till stor nytta.

SJ har nu i sin strukturplan, som fastställdes av riksdagen i december 1980, antagit ett investeringsprogram som innebär att investeringarna skall öka med 5 % per år i fast pris, t. o. m. budgetåret 1985/86. För verksamheten inom Västerbotten innebär strukturplanen mycket begränsade insatser under perioden. Även för perioden efter 1985/86 kan nu föreliggande planer inte betraktas som speciellt offensiva.

En grundläggande förutsättning för varje region som vill satsa på industriell förnyelse och utveckling är att infrastrukturen håller godtagbar standard. Strukturförändringen beträffande råvaruförsörjningen för Västerbottens näringsliv, speciellt för skogsråvaran, när flottningen har upphört, ställer stora krav på ett väl fungerande transportsystem. Med tanke på den strategiska betydelse som järnvägen har i detta system, innebär förslagen i det här Västerbottenpaketet dels förbättringar i länets infrastruktur, dels en ökning av sysselsättningen inom länet.

Jag vill också i detta sammanhang understryka det vettiga i att våra järnvägar används, dels för godstransporter, dels för personbefordran. De planer som finns på att skilja dessa åt måste med bestämdhet tillbakavisas. Enligt min mening kan ett sådant system endast ses som ett första steg mot en nedläggning och som ett slöseri med samhällseliga resurser.

Åtgärds paketet från SJ-facken i Vännäs aktualiserades i riksdagen även under förra riksmötet, genom motioner från socialdemokraterna och vpk. Det har heller inte – i olika sammanhang – saknats beröm och goda vitsord om detta åtgärds paket och det arbete som SJ-facken har gjort. Jag vill gärna citera vad dåvarande riksdagman Bertil Zachrisson sade vid sitt besök i Vännäs i januari i förra året:

”Vännäsprojektet är som sagt intressant och mycket tilltalande i alla dess enskildheter och påminner till en del om en tidigare lyckad satsning på vägbyggnadssidan.

Vännäsförslaget borde kunna bli politiskt gångbart, då det innehåller många kvalitativt goda effekter, såväl på SJ:s egen sysselsättning som för entreprenadföretags sysselsättning, och därtill leder det fram till många transportekonomiska fördelar, inte minst för industrin. Alltsammans är goda argument för att det här är ett förslag som vi måste ge en politisk prövning.”

Vid förra årets kammarbehandling av anslaget till järnvägar m. m. gjordes en uppföljning genom en socialdemokratisk reservation. Jag vill också här citera vad som sades i reservationen om Västerbottenpaketet:

”Såsom i motionen anförts har *SJ-personalen i Västerbottens län* gjort en grundlig inventering av möjliga investeringsobjekt. Med utgångspunkt i

järnvägens strategiska betydelse i länets transportsystem har de bl. a. lagt fram förslag till sysselsättningsfrämjande åtgärder på järnvägsområdet inom länet. I detta "Västerbottenpaket" finns en rad intressanta investeringsobjekt, bl. a. förslag till upprustning och omläggning av bandelar som i första hand tar sikte på skogsindustrins transportbehov. Regeringen bör se till att utredningsmaterialet går igenom inom SJ så att det kan ligga till grund för statsmakternas bedömningar av framtida investeringsbehov.

Vidare bör den arbetsmetod som använts av de SJ-anställda kunna tjäna som modell för liknande inventeringar i andra delar av landet. Regeringen bör uppdraga åt SJ att tillsammans med de anställda vidareutveckla det beslutsunderlag som tagits fram inom Västerbotten."

Denna reservation stöddes av vårt parti i omröstningen, vilket betydde att frågan avgjordes med den då vanliga enda borgerliga rösten. Den här omröstningen blev flitigt omnämnd i valrörelsen i Västerbotten. Det skedde i artiklar, i valprogram och på otaliga valmöten, där de borgerliga ledamöterna i länet pressades för att de inte röstade med reservationen. Ja, agitationen fördes så intensivt att många människor fick den uppfattningen att en seger för reservationen skulle betyda att detta åtgärds paket omedelbart skulle kunna startas.

Nu har vi en ny majoritet här i kammaren, vilket rimligen borde ha betytt att frågan om detta åtgärds paket förts ett stycke framåt. Men så blir det tydligen inte. Utskottsmajoriteten – vilket är alla partier utom vpk – nöjer sig nu med att utskottet "förutsätter att behovet av dessa investeringar ingående prövas och finner därför ingen anledning för riksdagen att uttala sig härom".

Herr talman! Vad har hänt mellan förra årets bestämda uppdrag till regeringen från reservanternas sida och årets skrivning i utskottet? Det är inte bara jag som står undrande inför detta – det gör de anställda i Vännäs och de människor i Västerbotten som med stort intresse följde den debatt som fördes efter förra årets behandling i kammaren. Nu är inte Arne Nygren närvarande här i kammaren. Men i centrum för denna debatt stod Arne Nygren. Efter valet har jag inte lyckats se ett enda uttalande eller en enda artikel från Arne Nygrens sida i den här frågan. Jag undrar än en gång: Vad är det som har hänt? Har jag möjligen misstolkat innebörden av Bertil Zachrissons uttalande att "Vännäsförslaget borde kunna bli politiskt gångbart"?

Nu har vi för en tid sedan sett i lokaltidningen att Arne Nygren skötte "försvaret" i fråga om järnvägstrafiken när den behandlades på socialdemokraternas kongress i länet. Debatten slutade med att socialdemokraterna i Västerbotten skall fortsätta att arbeta för att nuvarande järnvägstrafik i länet inte bara blir kvar utan också utvecklas och att de fackliga kraven på en upprustning av järnvägsnätet skall drivas på. De socialdemokratiska ledamöterna i riksdagen skall också verka för att bandelarna Hällnäs–Storuman och Jörn–Arvidsjaur tillförs riksnätet. Detta har nu de socialdemokratiska ledamöterna från Västerbotten möjlighet att i konkret handling följa i den kommande omröstningen genom att rösta på vpk-reservationerna.

Jag vill än en gång erinra om att deras egen motion täcks in i reservation nr 10.

Herr talman! Jag vill yrka bifall till reservationerna av vpk.

Anf. 88 KENTH SKÅRVIK (fp):

Herr talman! Tågen är ett trevligt inslag i vår svenska landsbygdsbild, och det är med mycket stark känsla man konstaterar att många av våra järnvägslinjer kommer att läggas ned inom en snar framtid. Nu är det ju så, att tågen inte bara är ett trevligt inslag i vår svenska landsbygd, utan de fyller också ett stort behov i det kollektiva åkandet och som fraktforslare.

De frågor som jag vill ta upp i mitt anförande gäller bandelen Lysekil-Munkedal i Bohuslän, pendeltågstrafiken Alingsås-Göteborg och upprättande av pendeltågstrafik Kungsbacka-Göteborg. Persontrafiken på bandelen Lysekil-Munkedal lades ned kring månadsskiftet september-oktober 1981. Motiveringen var att banan nu skulle rustas upp med bl. a. 10 milj. kr. från AMS samt lika mycket från SJ. Så håller nu också på att ske, och upprustningen skall i det närmaste vara avslutad.

Under 1983 skall alltså bandelens öde avgöras. Många innevånare omkring denna bandel samt kommun- och rikspolitiker har under många år lagt ned mycken kraft på att få ett klart besked om hur det skall bli med deras bandel och om persontrafiken skall fortsätta att fungera.

Bandelen har ett gott underlag för att även i fortsättningen få ha kvar sin status som järnväg med persontrafik – detta inte bara med tanke på den ordinarie trafiken utan kanske också med tanke på den förhöjning av kollektivt åkande som ofta uppstår i samband med sommarmånadernas ökande boende i dessa trakter. Banan är också elektrifierad, vilket givetvis är en stor fördel ur energisynpunkt och i miljöhänsyn i förhållande till den busstrafik som insatts som ersättning och som belastar de förut hårt trafikerade vägarna. Givetvis betyder det oerhört mycket för de kommuner som berörs av denna bandel att inte bara godstrafiken utan också persontrafiken fungerar väl, så att innevånarna känner att det är motiverat att åka kollektivt. Det är ju trots allt detta vi vill att de skall göra i så stor utsträckning som möjligt.

Då är det också vår skyldighet att se till att de kan åka kollektivt och att vi utnyttjar de resurser vi har för detta.

Jag vill därför, herr talman, i enlighet med min motion 1982/83:621, yrka att riksdagen skall besluta ge regeringen till känna att persontrafiken på järnvägslinjen bör återupptas efter slutförandet av nu pågående upprustning.

I motion 1982/83:1428 har vi motionärer tagit upp tanken på pendeltågstrafik i Göteborgsområdet.

Vi anser att behovet av en väl fungerande och utbyggd kollektivtrafik inom Göteborgs storregion har blivit alltmer märkbart de senaste åren. Allt fler personer börjar återgå till att anlita den samordnade trafik som Göteborgs-regionens Lokaltrafik bedriver.

Torsdagen den
5 maj 1983

*Statens järnvägars
verksamhet, m. m.*

Antalet resande har ökat speciellt från de yttre kommunerna, detta framför allt genom arbetsresor.

Intresset för pendeltågstrafik har därigenom ökat. I dag finns en fungerande trafik mellan Göteborg och Alingsås, som har utvärderats och visat sig fungera väl trots att vagnparken är sliten. Avtalet för denna pendelsträcka utgår 1985. Fortsatt trafik kan äventyras på grund av för stora krav från statsmakterna, vilket skulle göra att man tvingar ut resenärerna som trafikanter på våra vägar igen. Avtalsförhandlingar håller nu på att genomföras. Jag hoppas att resultatet skall bli så bra för kommunerna, att trafiken kan upprätthållas på ett för de åkande fördelaktigt sätt och att trafiken kan fortsätta efter avtalets utgång.

Beträffande Kungsbacka–Göteborg och Stenungsund–Göteborg har undersökningar tidigare gjorts. Tekniska svårigheter finns med nuvarande sträckning av enkelspår, men de är möjliga att klara av. Även på dessa sträckor finns en stor skara människor, som varje dag söker sig in till storstaden för att arbeta eller gå i skola. Vi måste se till att dessa människor får en klar förbättring i möjligheten att ta sig från och till sin hemort – med hänsyn tagen också till miljö, trafiksäkerhet och ekonomiska fördelar för både de åkande och samhället i dess helhet. Därför bör snarast göras en utredning och utvärdering av de stora fördelar som det innebär för samhället att upprätta pendeltågstrafik på här nämnda bansträckor.

Herr talman! Med hänvisning till vad jag anfört vill jag yrka bifall till motionerna 1982/83:621 och 1982/83:1428.

Anf. 89 ARNE ANDERSSON i Gamleby (s):

Herr talman! Bl. a. med anledning av de beslut som riksdagen fattade 1979 har frågorna om nedläggning och förändring av järnvägslinjers kategoritillhörighet varit föremål för omfattande intresse och debatt.

I frågor av denna art är det lätt att känslorna upprörs. Det är också lätt att framföra kritik, och det har en del av dagens debatt visat. De här möjligheterna utnyttjas också i den regionala och lokala debatten i sådana här frågor.

Det system som nu fungerar när det gäller utredningar, kontakter och utvärderingar kan och bör diskuteras. Det finns säkert anledningar att företa en del förändringar bl. a. i de rutiner som gäller. Jag vill dock, herr talman, uttala mitt fulla förtroende för det arbete som transportrådet och dess ledning fullgör i dessa mycket besvärliga frågor.

Med Erik Wärnberg och Anders Dahlgren som första namn och i övrigt representanter från samtliga partier i Östergötlands och Kalmar län som undertecknare har det väckts en motion, nr 1982/83:624, där vi yrkar att järnvägslinjen Västervik–Bjärka/Säby överförs till riksbanenätet.

Jag vill, herr talman, anföra några motiv för motionärernas yrkanden.

Jag vill deklarerat den grundläggande inställningen att staten måste påta sig ett ekonomiskt ansvar för järnvägstrafik. Det är självklart och naturligt att en region av Västerviks storlek har järnvägsanknytning till stambanan och riksnätet. Om persontrafiken på banan Växjö–Västervik nedläggs, är det

Torsdagen den
5 maj 1983

*Statens järnvägars
verksamhet, m. m.*

därför ett oeftergivligt krav att järnvägen Bjärka/Säby-Västervik förs till riksnätet. Bandelen ger norra delen av Kalmar län och södra delen av Östergötlands län den naturliga och enda anknypningen till riksnätet.

Västerviks hamn är en av länets tre mera betydande hamnar och kan ta emot fartyg på upp till ca 30 000 ton. Hamnens möjligheter att fungera för de transportkunder som har Västervik som närmaste hamn är beroende av att landkommunikationerna är väl utbyggda. Även i detta sammanhang har järnvägen Bjärka/Säby-Västervik stor betydelse.

Flera av tätorterna i trafikområdet domineras av *en* industri. Orterna fyller viktiga funktioner som serviceorter för den befolkning som bor i trafikområdet.

De regionalekonomiska konsekvenserna av en eventuell nedläggning av all järnvägstrafik i området skulle också med all sannolikhet bli mycket kännbara för samhället.

Kommunens långsiktiga planering skulle försvåras av en total järnvägsnedläggning.

Västerviksregionen har ett starkt samband med Linköping, bl. a. genom regionsjukhuset och universitetet där. Många studenter från Kalmar län bedriver dessutom sina studier vid Linköpings universitet.

Västerviksområdet är dessutom ett attraktivt fritidsområde, som skapar resor från hela Mellansverige. Det är också ett av landets särskilt utpekade primära rekreatiomsområden, dit statliga insatser skall prioriteras enligt tidigare riksdagsbeslut. På sikt är här att vänta en betydande ökning i resandet.

För Gotlands län och för kustområdet är turisttrafiken av väsentlig betydelse. Järnvägstrafiken, som i denna del består av långväga interregionalt resande, bidrar väsentligt till den färjetrafik som bedrivs mellan Västervik och Gotland.

En förutsättning för att området skall kunna ta emot turister från övriga delar av landet är att kommunikationerna är väl utbyggda. Järnvägen Bjärka/Säby-Västervik fyller också i detta sammanhang en viktig funktion.

Om såväl linjen Växjö-Västervik som linjen Bjärka/Säby-Västervik lades ned, skulle Västerviksområdet isoleras i en utsträckning som ej kan accepteras, vare sig från trafikmässiga eller andra samhälleliga utgångspunkter.

En annan faktor som talar för ett bibehållande av järnvägen Bjärka/Säby-Västervik är att banans standard är mycket god och inte kräver några större investeringar för fortsatt drift. Däremot bör SJ undersöka möjligheterna till rationaliseringar längs banan i syfte att minska driftkostnaderna.

Jag noterar att regeringen i budgetpropositionen säger: "Föredraganden bortser inte från möjligheten att transportrådets beredning av dessa frågor kan resultera i förslag från rådet att ytterligare någon bandel bör överföras till riksnätet."

Trafikutskottet har i sin behandling av ärendet understrukt denna passus i propositionen.

Utskottet avstyrker inte motionerna som behandlar eventuellt överförande till riksbanken utan föreslår i stället att motionerna lämnas utan åtgärder.

När det gäller bandelen Bjärka/Säby-Västervik pågår f. n. utredningar. Jag hyser tillförsikt när det gäller bandelens möjlighet att hänföras till riksbanken.

De motiv som jag anfört och en rad andra faktorer - icke minst försvars- och beredskapsmässiga - är av sådan art att jag tror att min tillförsikt är välgrundad.

Med hänvisning till min redovisade övertygelse yrkar jag härmed bifall, herr talman, till motion 1982/83:624.

Kammaren beslöt att förhandlingarna skulle fortsättas kl. 19.30.

15 § Meddelande om frågor

Meddelades att följande frågor framställts

den 4 maj

1982/83:481 av Anita Bråkenhielm (m) till kommunikationsministern om planerade sjöräddningsövningar med sovjetiska myndigheter:

Enligt uppgift beslutade sjöfartsverket tisdagen den 3 maj 1983 att en sedan länge planerad sjöräddning skall genomföras i Östersjön tillsammans med motsvarande sovjetiska myndigheter. Övningen avses således genomföras endast två veckor efter att den s. k. ubåtsskyddskommittén redovisat att otillåten sovjetisk marin aktivitet nyligen varit för handen inom vårt lands territorialgräns. Likaså pågår f. n. jakt efter ännu icke identifierade undervattensfartyg i svenska farvatten.

Vill statsrådet medverka till att dessa övningar med främmande makt, som nyligen belagts med att kränka våra farvatten, skjuts på framtiden?

den 5 maj

1982/83:482 av Ove Eriksson (m) till finansministern om förtydligande i visst fall av lagen om vinstskatt:

I 10 § lagen om tillfällig vinstskatt heter det bl. a. att om ett bolag "otillbörligen vidtagit åtgärd som syftar till att kringgå denna lag, skall beskattningsunderlaget bestämmas efter vad som får antas ha gällt om bolaget inte hade vidtagit den otillbörliga åtgärden".

Vill finansministern medverka till att lagen förtydligas så att av densamma framgår om en kraftig lönehöjning är en sådan otillbörlig åtgärd varom det talas i 10 §?

Nr 139

Torsdagen den
5 maj 1983

*Meddelande om
frågor*

Torsdagen den
5 maj 1983

*Meddelande om
frågor*

1982/83:483 av *Ove Eriksson* (m) till utbildningsministern om ändrade regler för intagning till gymnasieskolan:

Det nya systemet för intagning till gymnasieskolan innebär bl. a. att till betygspoängen läggs tilläggspoäng för förstahands- resp. andrahandsval. Många studiemotiverade elever med goda betyg har genom det nya systemet berövats den gymnasieplats de skulle ha fått enligt de gamla reglerna. Det nya systemet leder uppenbarligen till taktikval och orättvisor.

Är utbildningsministern beredd att verka för att reglerna för intagning ändras, så att kunskap och kompetens blir de enda kriterierna för urval av elever till gymnasieskolan?

1982/83:484 av *Hugo Hegeland* (m) till utbildningsministern om det statliga anslaget till musikhögskolan i Göteborg:

Statsanslaget till musikhögskolan i Göteborg föreslås minska med 1,4 milj. kr. för budgetåret 1983/84 jämfört med 1982/83, vilket innebär en reducering med 7 % mot de 2 % som genomsnittligt gäller för högskoleväsendet – tvärtemot uttalade löften och ingångna avtal om upprustning av musikhögskolan.

Med anledning härav frågar jag statsrådet om den föreslagna minskningen är avsiktlig eller möjligen beror på ett misstag.

1982/83:485 av *Stina Gustavsson* (c) till bostadsministern om användningen av brukningsvärd åkermark för bostadsbebyggelse:

Regeringen har beviljat Växjö kommun att ta brukningsvärd åkermark i anspråk för bostadsbebyggelse. Såväl statens planverk som länets lantbruksnämnd har ansett att stadsplanen för nämnda område inte bör fastställas.

Utifrån detta exempel vill jag ställa följande frågor till bostadsministern:

1. Är bostadsministern beredd medverka till ett fortsatt vaktslående om brukningsvärd åkermark?

2. I vilken utsträckning anser bostadsministern att hänsyn bör tagas till lantbruksnämndernas och statens planverks synpunkter vid fastställande av stadsplaner för bostadsbebyggelse på brukningsvärd åkermark?

1982/83:486 av *Birgitta Rydle* (m) till utbildningsministern om textilläroarbildningen:

UHÄ har utfärdat bestämmelser om ändrade villkor för behörighet att antas till textilläroarlinjen. Nu gällande krav på genomgångna terminskurser i sömnad och vävning slopas.

Anser statsrådet att kvaliteten på utbildningen kan upprätthållas med de sänkta intagningskraven?

1982/83:487 av *Carl-Henrik Hermansson* (vpk) till finansministern om utländska förvärv av aktier i svenska aktiebolag:

De utländska köpen av aktier i svenska aktiebolag har ökat starkt under de senaste månaderna. Enbart under första kvartalet 1983 exporterades aktier för 2 268 milj. kr. Det är nästan lika mycket som under hela 1982. Den sammanlagda importen av svenska börsaktier uppgick under första kvartalet till 1 319 milj. kr. Nettoexporten var alltså 949 milj. kr. Av riksbanken lämnade tillstånd för enskilda svenska aktiebolag att få exportera svenska aktier har också ökat starkt under första kvartalet 1983.

Hur ser regeringen på de betydande utländska uppköpen av svenska aktier?

1982/83:488 av *Rune Rydén* (m) till utbildningsministern om ändrade regler för intagning till gymnasieskolan:

Den senaste antagningen till gymnasieskolan har visat på oönskade konsekvenser av det nuvarande antagningssystemet. De 0,5 poäng som eleverna får för förstahandsvalet leder till taktikval. Eleverna sneglar på föregående års antagningar och uppskattar var de största möjligheterna att komma in finns. Förstahandsvalet styrs därför inte längre av elevens intresse utan snarare av möjligheten att få en plats på gymnasiet. I exempelvis Lunds kommun räckte inte de förstahandssökande till att fylla den humanistiska linjen, vilken tidigare år varit mycket eftertraktad. Det verkar vara en samstämmig uppfattning bland föräldrar, syo-konsulenter och lärare jag talat med att de extra 0,5 poäng som förstahandsvalet ger är alltför mycket. Det motsvarar ungefär 8 betygsenheter, och därmed rubbas konkurrensförhållandena i alltför stor utsträckning.

Är utbildningsministern, mot den erfarenhet som den senaste antagningen till gymnasieskolan ger, beredd att omedelbart vidta förändringar, så att problemen är undanröjda till 1984 års intagning?

1982/83:489 av tredje vice talman *Karl Erik Eriksson* (fp) till statsrådet Birgitta Dahl om ändrade regler för oljelagringsskyldighet:

En för Sverige viktig målsättning på det energipolitiska området, som alla är överens om det önskvärda i, är att ersätta importerad olja med inhemska bränslen. Det inhemska bränsle som därvid är lättast tillgängligt – och på vilket det i dag råder ett påtagligt överskott – är bränsleflis från klenvirke, hyggesrester och rivningsvirke. Alla restriktioner som hindrar en övergång från importerad olja till inhemsk bränsleflis måste därför vara felaktiga och bör såvitt möjligt undanröjas.

En sådan restriktion är de beräkningsgrunder som används vid bestämmandet av företags beredskapslagringsplikt av eldningsolja. Lagringsplikten beräknas på ett flerårigt förbrukningsmedeltal, som dessutom framtäknas för en period som ligger ganska långt bakåt i tiden. Resultatet av detta blir, att ett företag som övergår från att värma sina lokaler med eldningsolja

Nr 139

Torsdagen den
5 maj 1983

*Meddelande om
frågor*

Torsdagen den
5 maj 1983

*Meddelande om
frågor*

till att värma dem med bränsleflis likväl är lagringspliktigt för eldningsolja under flera år framåt i tiden! Trots att företaget alltså i princip gjort sig oberoende av eldningsoljor, tvingas man binda stora kapital, vidkännas räntekostnader och risker för prisfallsförluster på ett stort oljelager som ej längre är nödvändigt för företagets egna behov.

Kommunala värmeverk som övergår till fastbränsleeldning får dispens från oljelagrings skyldigheten.

Jag vill med hänvisning till det anförda ställa följande fråga till statsrådet Birgitta Dahl:

Avser statsrådet att införa bestämmelser innebärande att företag som övergår till inhemska bränslen befrias från oljelagrings skyldighet?

1982/83:490 av *Paul Lestander* (vpk) till industriministern om lättklinkerprojektet i Arjeplog:

I ett radioprogram har turerna kring Arjeplogs lättklinkerprojekt ingående belysts. Där påvisades att AMS krav på borgen för hela stödbeloppet var en normal utgångspunkt i varje stödärende. Sökt stöd låg också inom de ramar man har att räkna med inom detta stödområde. En talesman för Ahlsells hävdade också att om ett seriöst bud skulle läggas från regeringen skulle det omedelbart prövas av företaget. Ett sådant bud kan då innebära ett regeringsbeslut, hur långt regeringen kan gå för att stödja projektet.

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

Är regeringen villig att ompröva sitt ställningstagande till lättklinkerprojektet i Arjeplog?

1982/83:491 av *Gunnar Björck* i Värmdö (m) till justitieministern om ändrade föreskrifter om banksekretess:

I en skrivelse från bankinspektionen till bankerna den 16 mars 1983 rörande banketik anförts bl. a. *dels* att det inte möter något hinder ur banksekretesssynpunkt att bankerna i enskilda fall efter särskild prövning varje gång lämnar uppgifter till kronofogdemyndighet även utöver vad som är dem uttryckligen ålagt enligt 4 kap. 15 § utökningsbalken, *dels* att banker inte bör underrätta kunden/utmätningsgäldenären om förfrågningen, om kronofogdemyndigheten begär att underrättelse ej skall ske.

Vill statsrådet medverka till att återopade föreskrifter om banksekretess bringas i överensstämmelse med sekretesslagen och normal praxis inom området för ekonomisk upplysningsverksamhet?

1982/83:492 av *Pär Granstedt* (c) till finansministern om den statliga byggnadsverksamheten:

Byggnadsstyrelsen har beslutat att inte genomföra planerna på att bygga nya lokaler för förskoleseminarium i Södertälje. Det innebär också att

landstingets planer på att bygga en vårdyrkesskola i anslutning här till måste skrinläggas.

Regeringspartiet har tidigare framhållit omfattande byggverksamhet som ett viktigt inslag i kampen mot arbetslösheten.

Vill statsrådet medverka till att byggnadsstyrelsen tar sitt ansvar för att stimulera byggnadsverksamheten i landet under rådande arbetsmarknadsläge?

1982/83:493 av *Ulla Orring* (fp) till industriministern om sysselsättningsproblemen i Hörnefors:

Den avveckling av NCB:s verksamhet i Hörnefors, Umeå kommun, som har ägt rum har skapat betydande sysselsättningsproblem.

Viss förhoppning har funnits beträffande möjligheterna för ett annat skogsindustriföretag, Bowater, att förlägga ny verksamhet till Hörnefors. Dessa planer har nu definitivt slopats.

Hörneforsområdet inplacerades i det temporära stödområdet fram till 30 juni 1983.

Ämnar statsrådet vidtaga åtgärder för att förlänga den tidsperioden och därigenom låta nya sysselsättningsprojekt arbeta vidare med de alternativa sysselsättningsidéer som framkommit?

1982/83:494 av *Karin Söder* (c) till civilministern om statsbidraget till barnomsorgen:

I en radiointervju aviserar civilministern förslag om förenklade regler inom barnomsorgen. Det måste bli enklare för kommunerna att bygga barnstugor, framhöll civilministern, och trodde att ett sådant förslag skulle kunna presenteras under valperioden. Riksdagen har dock redan 1981 beslutat om förenklade statliga regler inom barnomsorgen och ett rättvisare statsbidragssystem, på förslag av mittenregeringen. De nya reglerna skulle ha trätt i kraft den 1 januari 1983. En av de första åtgärder som den socialdemokratiska regeringen vidtog var att riva upp detta beslut.

Mot bakgrund av civilministerns uttalande vill jag ställa följande fråga till civilministern:

Avser regeringen att återinföra de förenklade statliga reglerna inom barnomsorgen som riksdagen fattade beslut om den 25 november 1981?

1982/83:495 av *Hugo Hegeland* (m) till finansministern om ändrade regler om uppskov med inbetalning på investeringskonto i vissa fall:

Delägare i handelsbolag med flera ägare samt kommanditbolag kan ha olika tidpunkt för deklarationens avlämnande. Samtliga måste ändå betala in pengar på investeringskonto senast den 31 mars, även om man har bokslutsdag senare och uppskov med deklarationens avlämnande.

Med anledning härav frågar jag om finansministern är beredd att låta se

Nr 139

Torsdagen den
5 maj 1983

*Meddelande om
frågor*

över gällande regler så att uppskov med inbetalning på investeringskonto kan medges till deklarationsdag och bokslutsdag.

16 § Kammaren åtskildes kl. 17.55.

In fidem

TOM T:SON THYBLAD

/Solveig Gemert